deli
Regd.
delicioso arequipe
EL AUTOMOVIL
A TRAVES DEL TIEMPO
Colección deli
№ 11913


SI-1960
Siegen-Netphen-Deuz
YX8461

Colección deli

EL AUTOMOVIL

A TRAVES DEL TIEMPO

CON 144 CROMOS A TODO COLOR

La rueda, ese maravilloso invento, cuyos orígenes se pierden en la noche de los tiempos, desde muy antiguo puso ya en marcha la idea de un vehículo capaz de moverse por si mismo. Los griegos, entre ellos Homero, dan libre curso a su imaginación y describen ya un vehículo así, aunque en forma más poetica que real, dados los conocimientos mecánicos de la época.

El monje inglés Roger Bacón (1214-1284), con más autoridad, profetiza que se llegarán a construir máquinas movidas por si misma y pilotadas por un solo hombre.

Los navegantes portugueses que en 1513 toman contacto con la China hablan de un "carro de fuego" que allí construyen. El padre jesuita Ferdinand Verbiest que estuvo en China hasta su muerte (1688) describe un vehículo movido a vapor sobre cuatro ruedas.

El honor de haber construído el primer automovil corresponde al francés N. J. Cugnot. Este oficial de artillería en 1770 hizo funcionar su vehículo movido a vapor en presencia del Duque de Choiseul.

Más tarde se construyó otro, que por razones económicas no funcionó jamás y que actualmente se encuentra en el Conservatorio Nacional de Artes y Oficios de Paris.

A partir de 1800 se suceden los ingenios que partiendo de la máquina de vapor, se desarrollan en Europa y América.

En 1804 el suizo Isaac de Rivas hizo marchar un vehículo haciendo explotar en un cilindro una mezcla de hidrógeno y aire. El motor de explosión está en marcha. Las sucesivas aportaciones de los pioneros del automóvil en Europa y América harán el resto.

En 1820 el automovil empieza su verdadera carrera.

EDICIONES
MONTESOL

El francés Etienne Lenoir en 1862 emplea sobre un automóvil un motor de combustión interna con encendido eléctrico. Un progreso esencial fué el del alemán N. A. Otto que construyó en 1876 el primer motor práctico de cuatro tiempos. Más tarde aparece la primera magneto eléctrica para automóvil.

En Alemania los ensayos y avances automovilistas se hacen de una forma excesivamente personal, lo cual dá una ventaja decisiva a Francia en el nacimiento del automóvil.

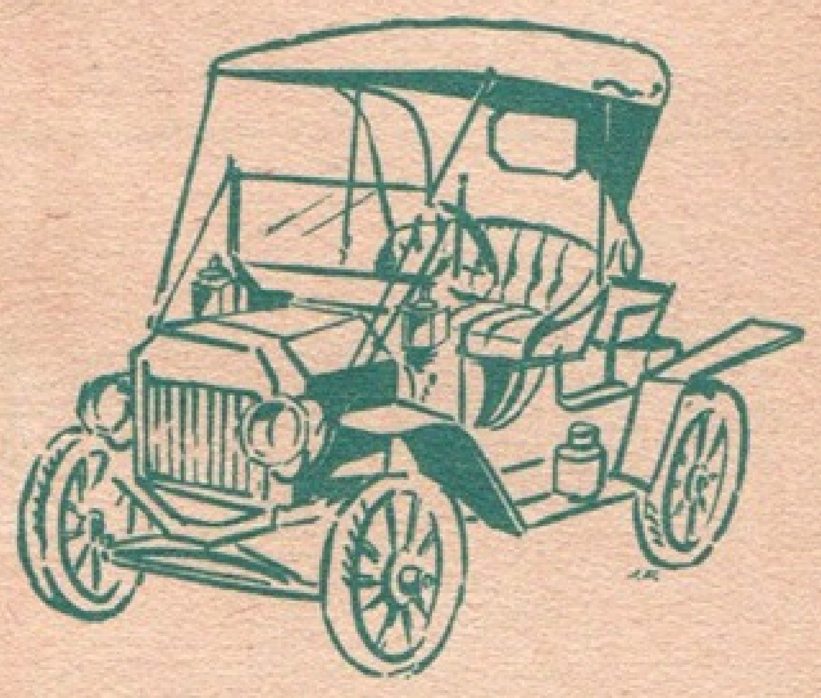
La Sociedad Panhard y Levasoir hacen del automóvil con motor de explosión una realidad.

Entretanto el automóvil eléctrico ofrece una verdadera competencia. Su motor silencioso y alimentado por acumuladores, tiene muchos partidarios. La unica objeción es su falta de autonomía por la corta vida de sus acumuladores.

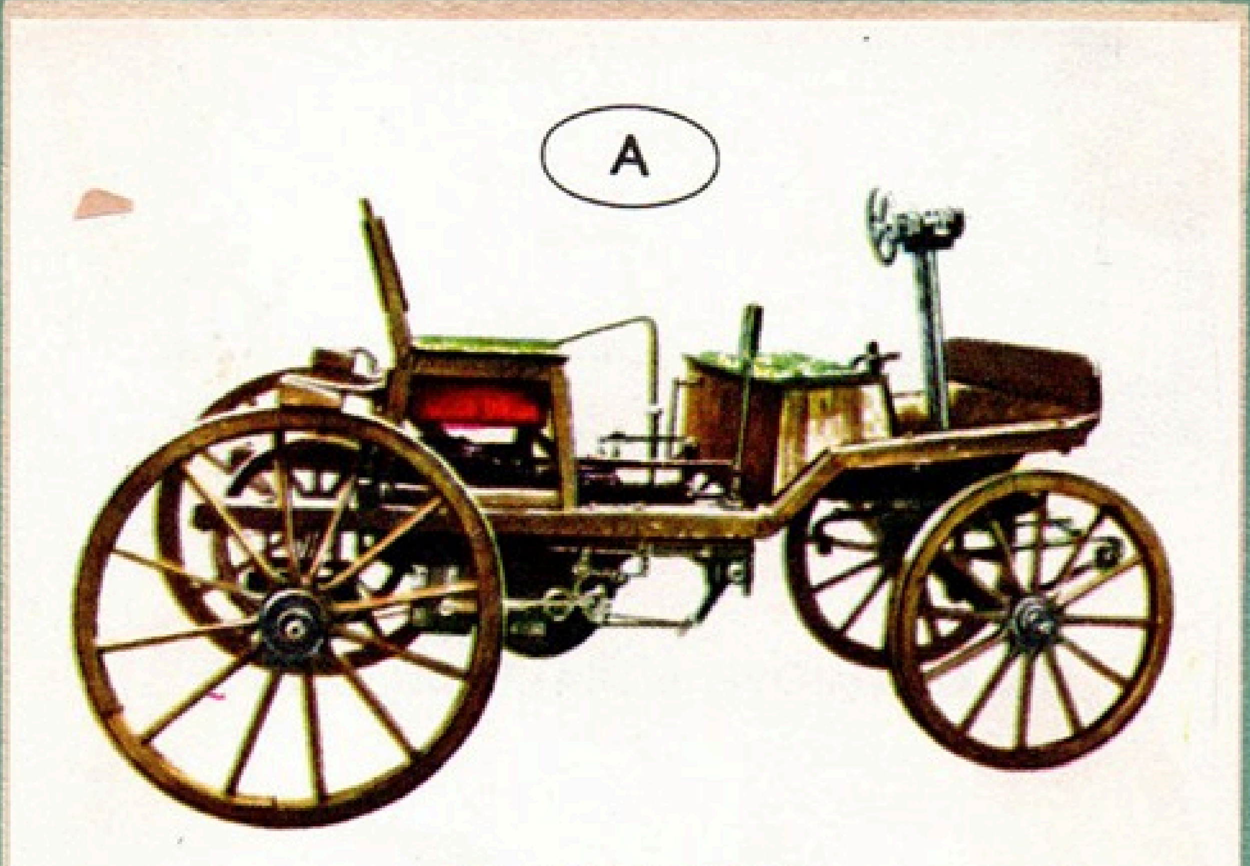
A partir de 1890 aparecen ya con empuje las grandes marcas europeas de automóviles de combustión interna que desplazan ya a sus competidores a vapor y eléctricos.

El automóvil a vapor aun se apunta un éxito final con Stanley, americano, que en 1906 establece un record de velocidad de 206 Kmh.

Un camino muy parecido es el que sigue el nacimiento del automóvil con motor a explosión en América, que cuando ha resuelto sus problemas iniciales y es acunado por la gran iniciativa industrial, toma un camino seguro que le llevará a las maravillosas realizaciones de hoy.



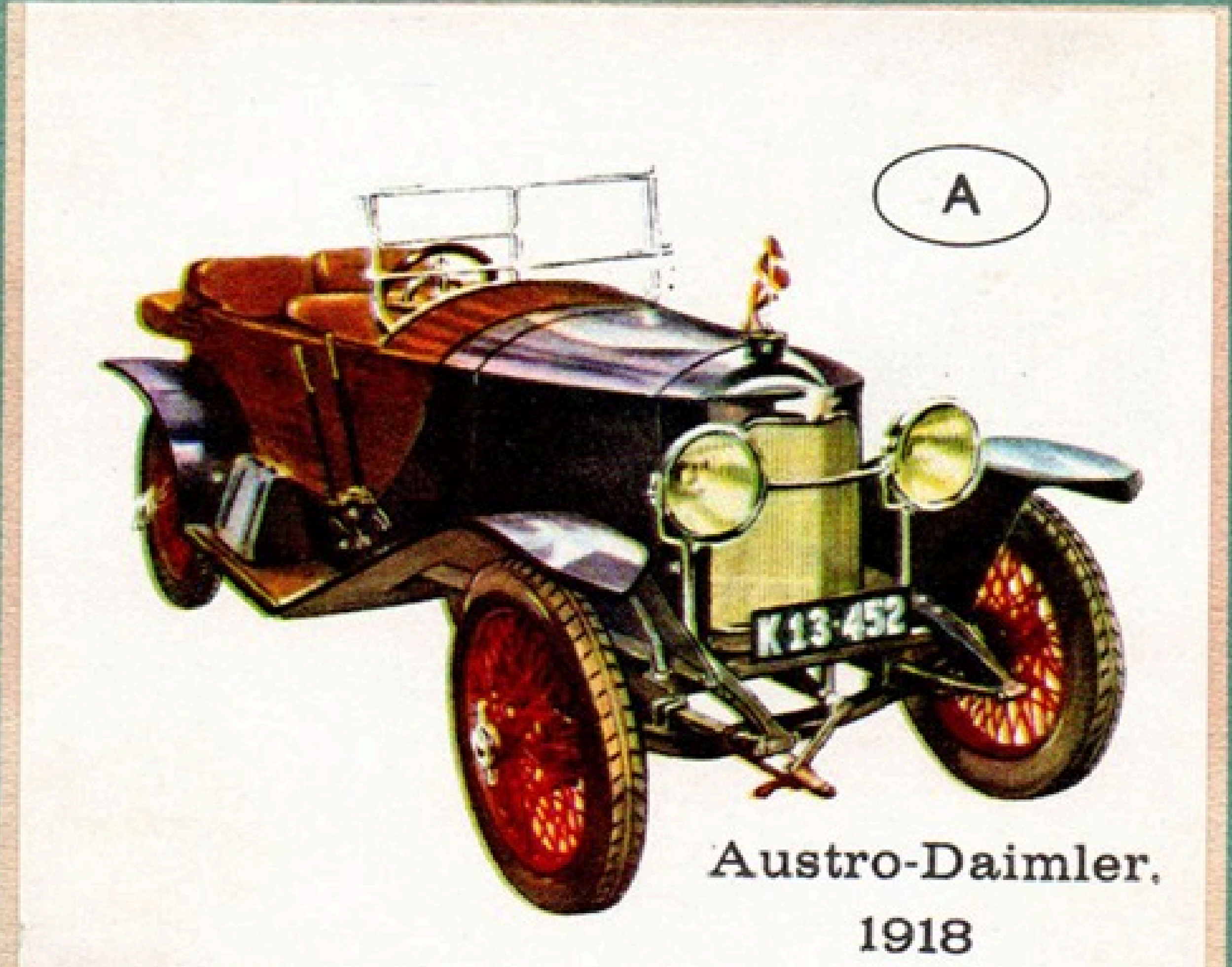
INDICE



Marcus, 1875

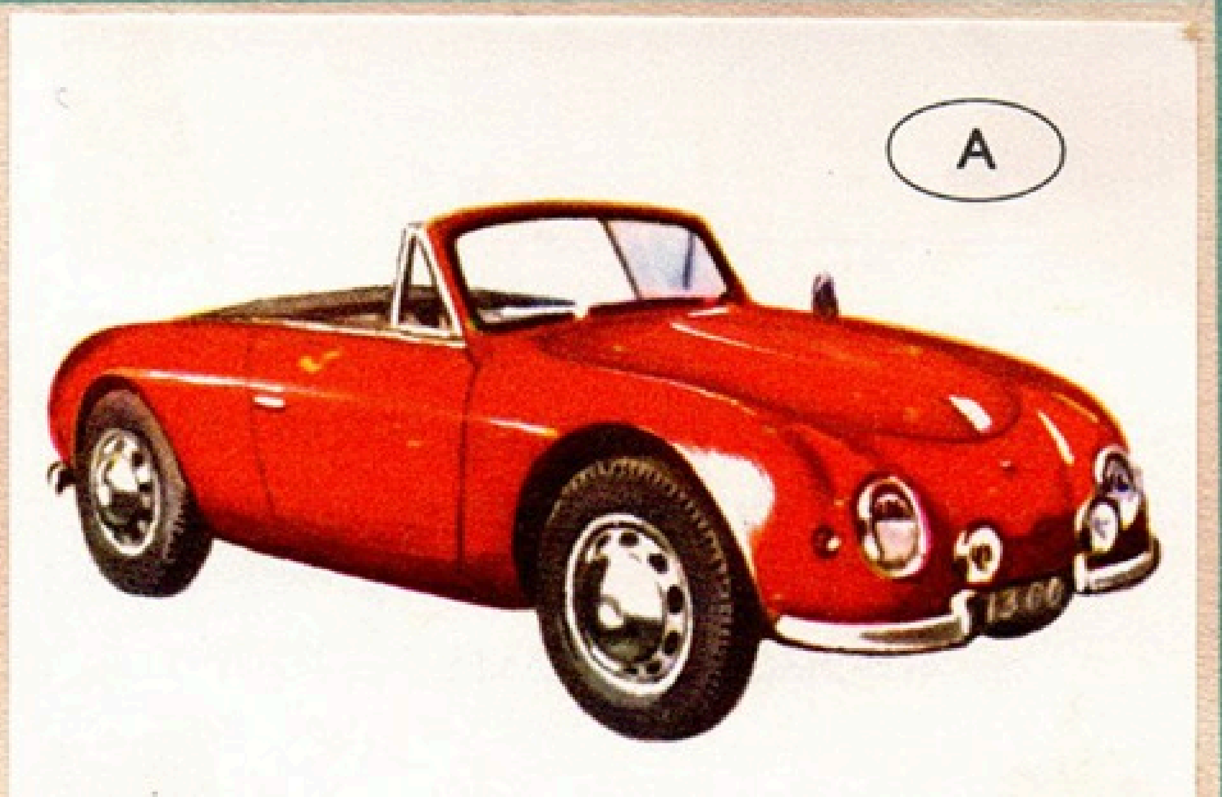
A

AUSTRIA



Austro-Daimler, 1918

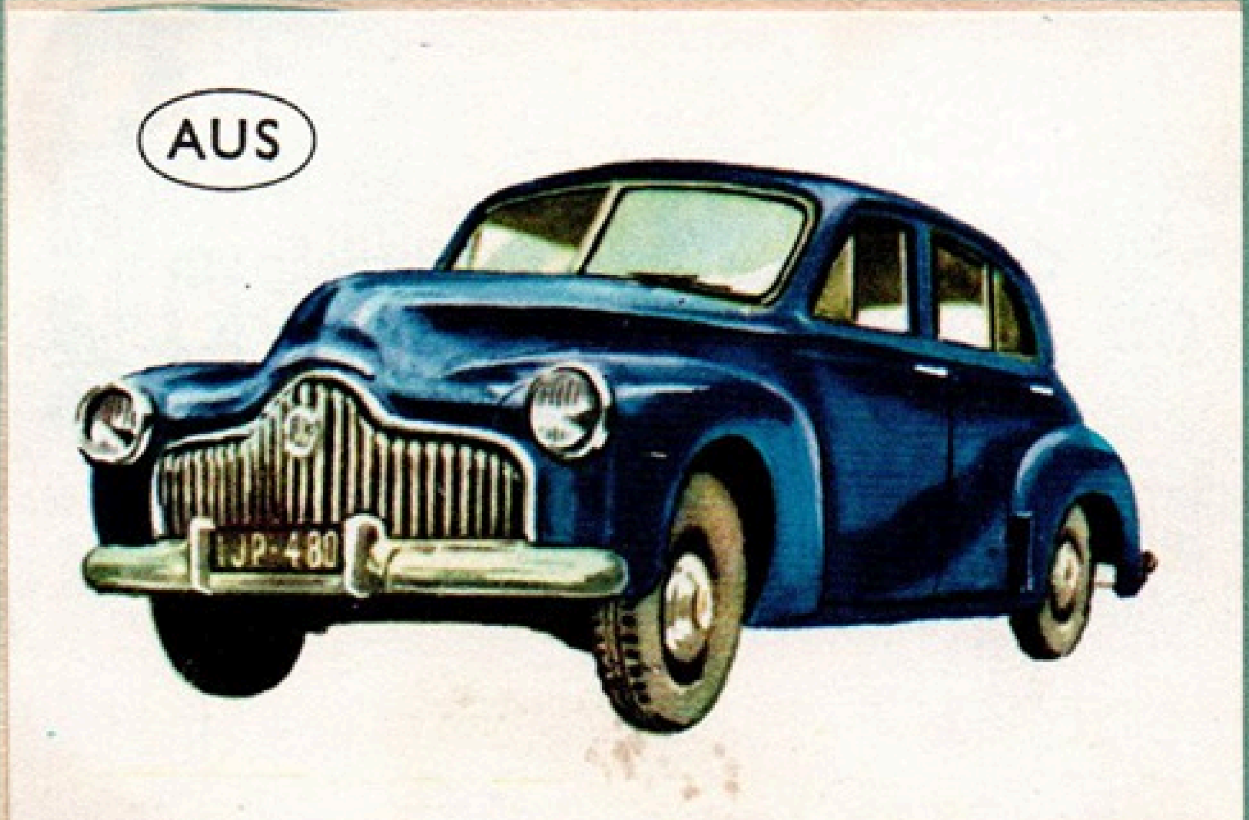
El pionero del automóvil en Austria es Siegfried Marcus. Después de 1920, Porsche, un gran ingeniero, influencia la industria europea. Deja su país y trabaja en Alemania, dando origen al "Volkswagen" y el "Porsche". Daimler construye con licencias alemanas.



Denzel "WD Serie-Super 1300", 1959

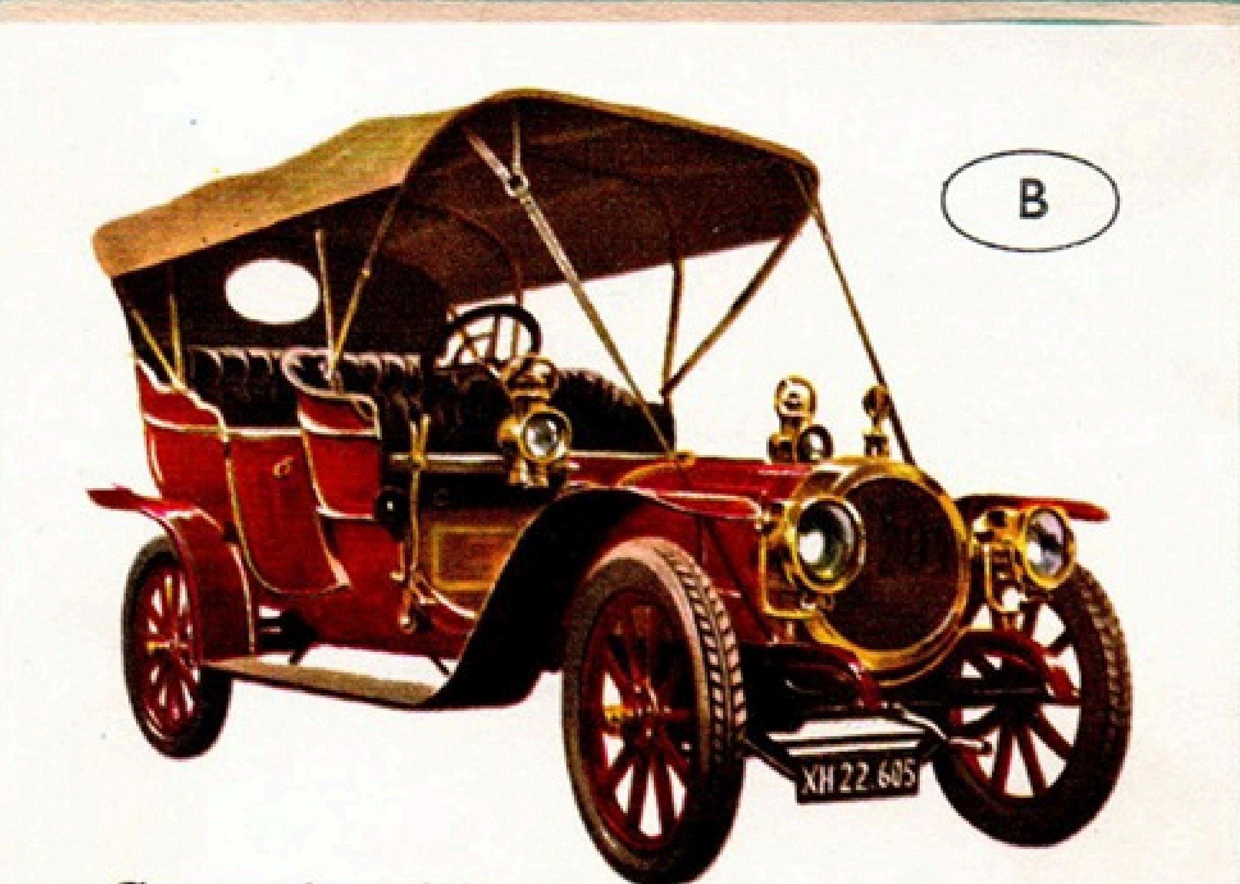
AUS

AUSTRALIA



Holden, 1960

Como todos los países poco industrializados, Australia, a pesar de haber construído automóviles antes de 1900, ha de sucumbir a la competencia. El "Holden" es una licencia General Motors.



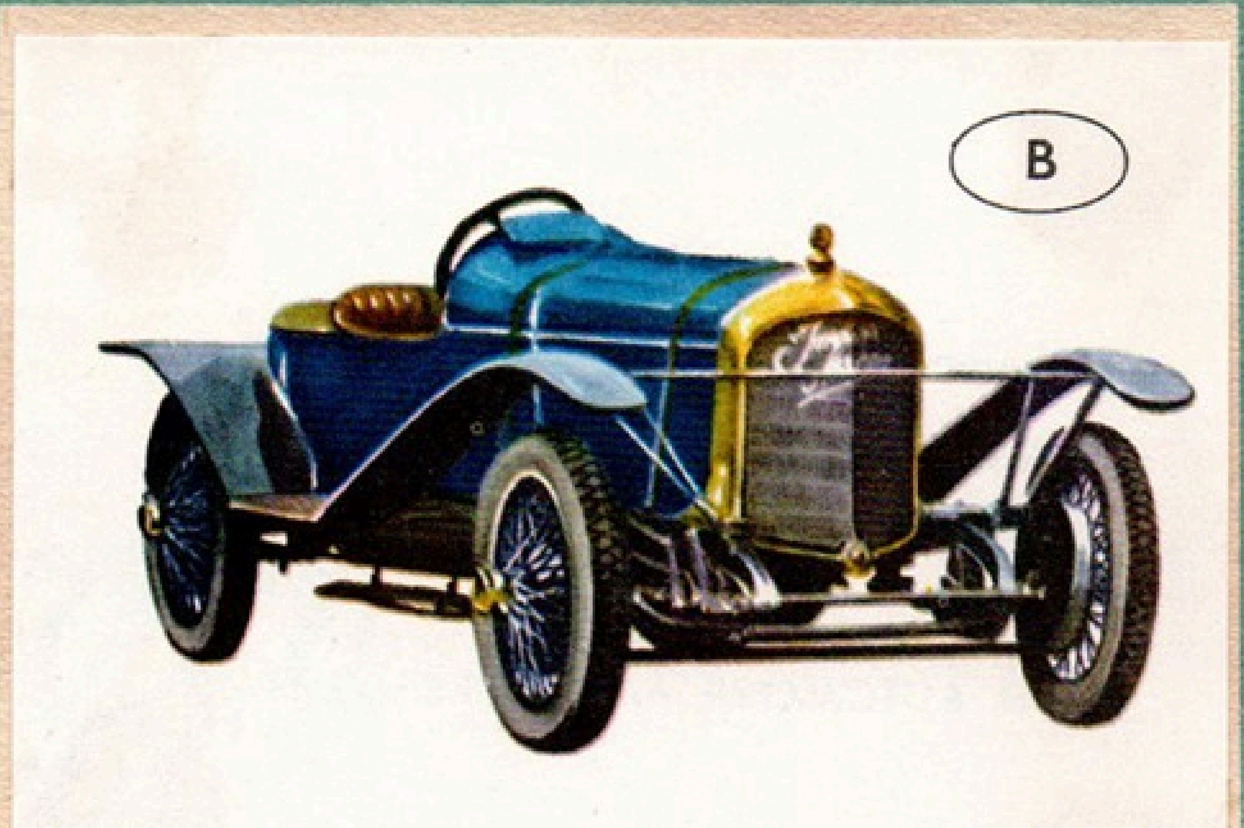
Germain, 1908

BELGICA

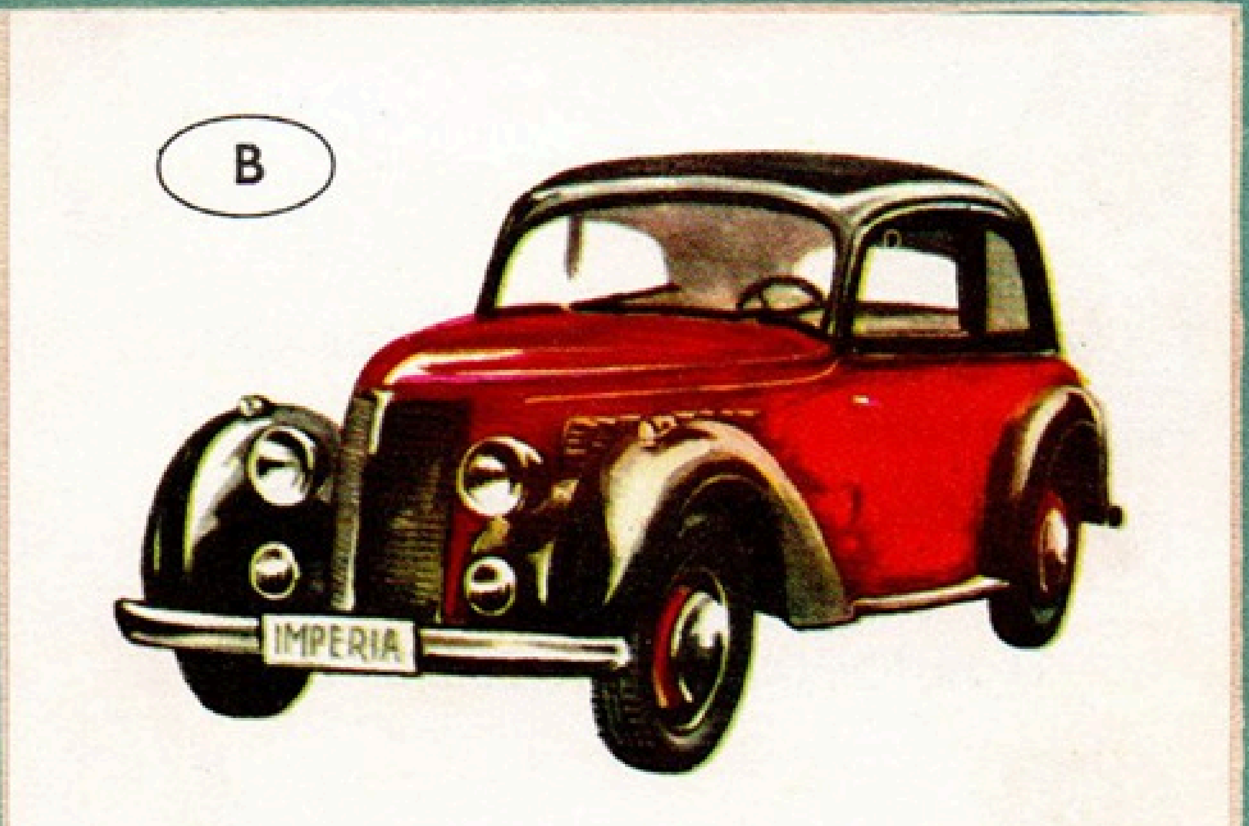
B

Hasta 1930 la producción belga fué muy importante, con grandes marcas, "Germain", "Minerva", "Imperia", etc. Poco a poco la competencia va reduciendo su producción nacional y adaptando licencias extranjeras como el "Adler-Imperia".
La marca "Minerva" aún trató de sobrevivir adaptando un "Cemsa-Caproni" italiano que no tuvo el éxito esperado. Más tarde este modelo lo fabricó, "Lancia" con el nombre de "Flavia".

Más de sesenta marcas diferentes han salido de las fábricas de automóviles belgas. Entre las mas conocidas en su tiempo figuran: "Pipe", "Nagant", "Excelsior", "Belga","Somea","Sava", "Vivinus" y "Excelsior".



Impéria-Abadal, 1922

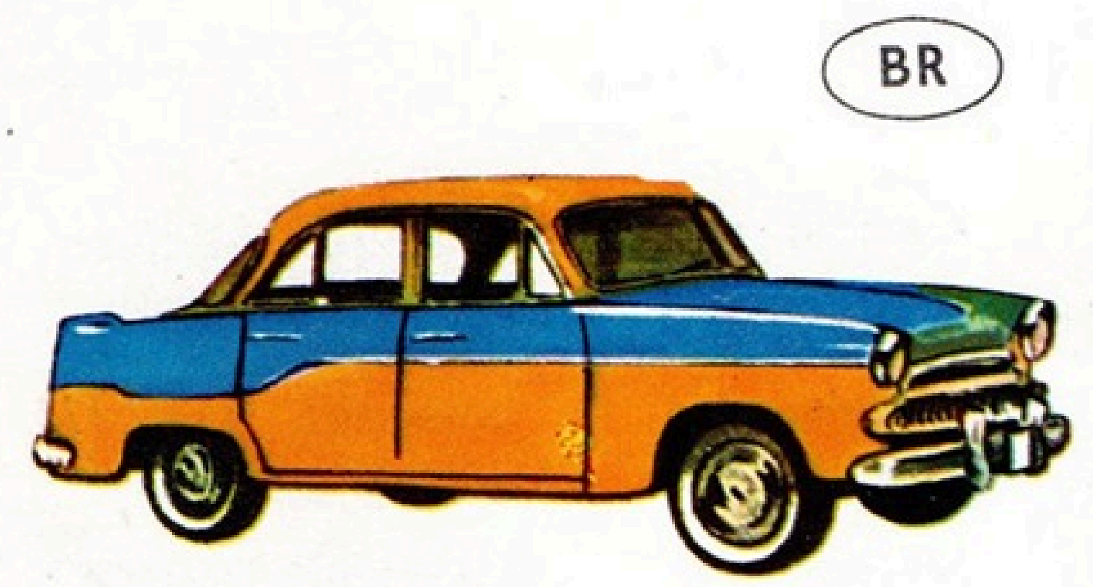


Impéria "TA 8", 1948

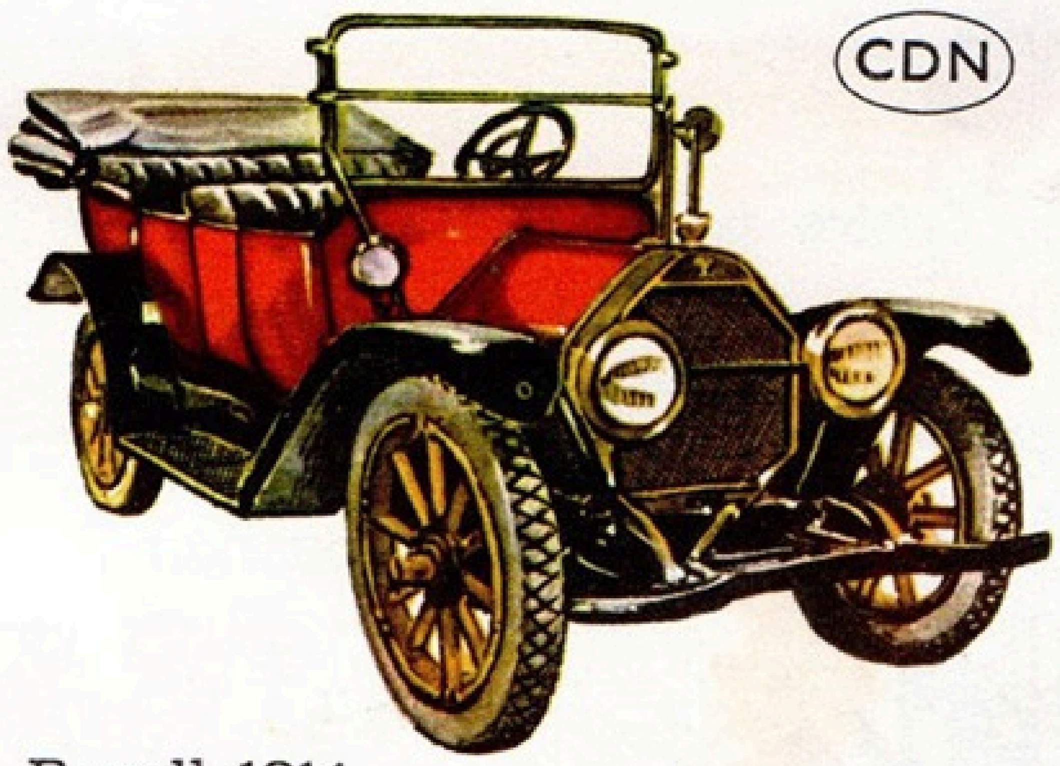
BR

BRASIL

La producción brasileña es del todo moderna y se basa en prototipos extranjeros. La "Aero Willys", es filial de la americana Willys Overland que además de este modelo fabrica con el nombre de "Interlagos" el Dauphine y el Alphine con licencias francesas Renault.



Aero Willys, 1961



Rusell, 1914

CDN

CANADÁ

Pocos modelos produjo la industria automovilista canadiense, aunque hoy posee una fuerte red de fábricas donde las grandes marcas de los Estados Unidos tienen sus filiales. Y donde con nombre canadiense construyen sus modelos. Recientemente han fracasado las tentativas de crear una industria nacional.

CH

SUIZA

Ninguna de las muchas fábricas que poseía Suiza antes de 1914 ha podido sobrevivir a pesar de que sus automóviles poseían excelentes cualidades. Savrer, Martini, Turicùm, Pic-Pic son varios de ellos. El "Enzmann" es un coche con chasis y motor Volkswagen modificados y con una carrocería en materia plástica y fibra de vidrio.



Enzmann "506", 1958

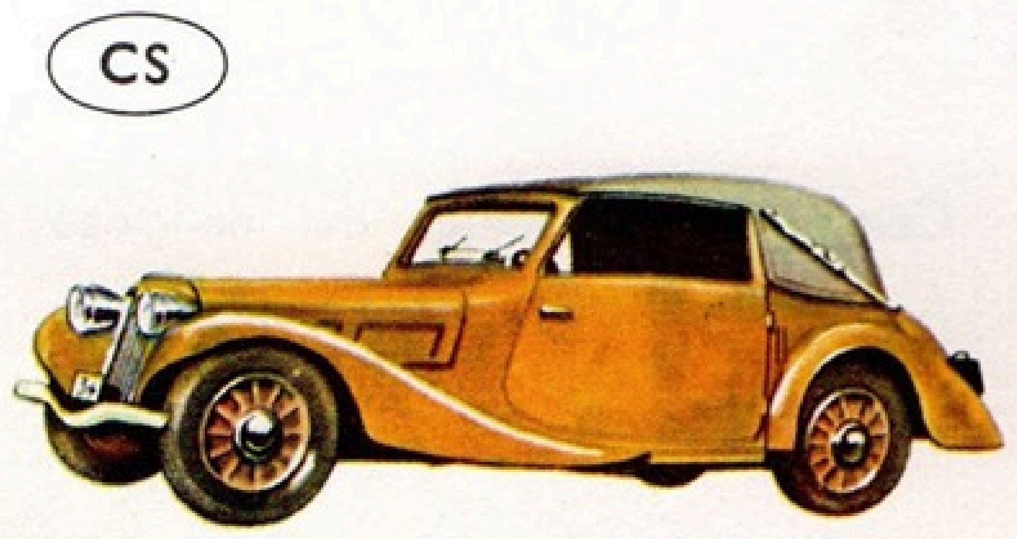
CS

CHECOSLOVAQUIA

Hans Ledwinca es el creador de la industria automovilista checoslovaca y por el cual la actual producción siente un profundo respeto. Nesselsdorf construye automóviles con motor atrás a partir de 1897. Ledwinka trabaja para esta fábrica que es absorbida por "Tatra" en 1921.



Nesselsdorf, 1897



Aero, 1934

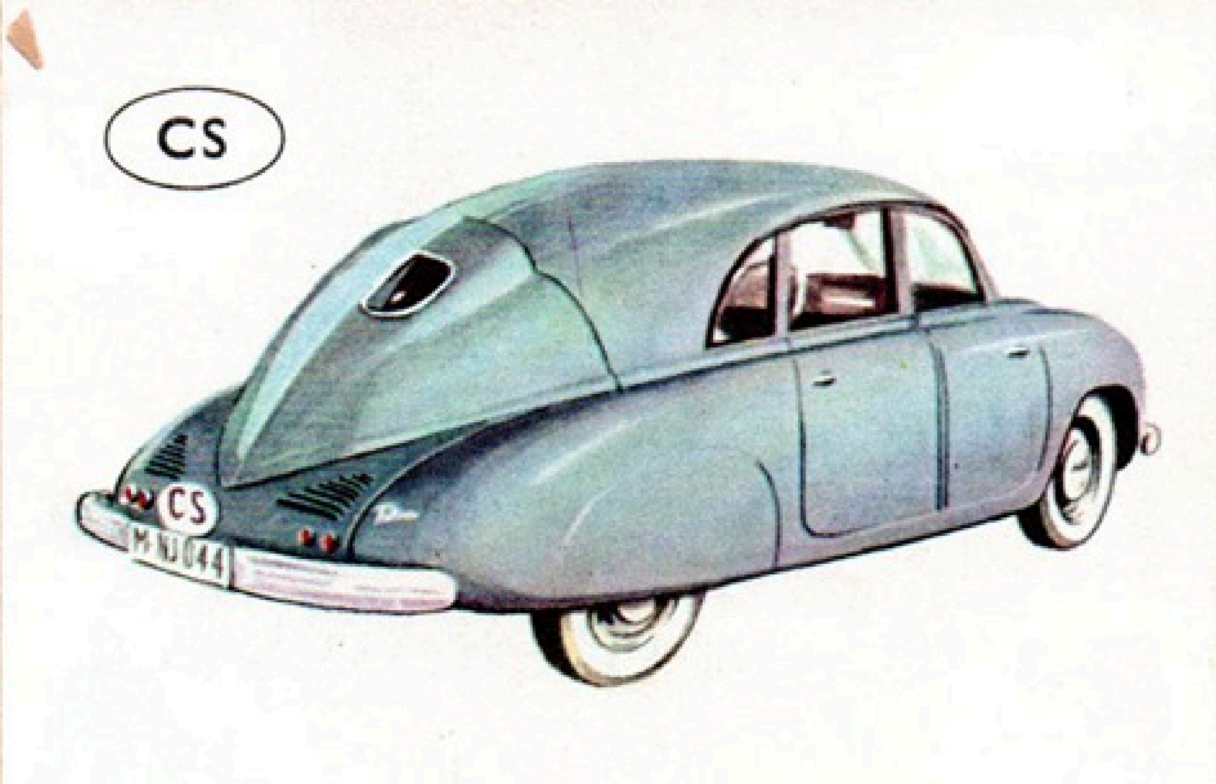
Laurin & Klement son los predecesores de "Skoda". Esta marca produce chasis y motores originales.

Varias fábricas construyen con motores a dos tiempos, entre otros "Aero".

La inspiración de Hans Ledwinka aparece en la mayoría de marcas y se caracteriza por el chasis de tubo central y suspensión de las ruedas delanteras independientes.

"Tratraplan" en 1951 produce un modelo con motor enfriado por aire.

Checoslovaquia



Tatra "Tatraplan". 1951

Hoy la industria automovilista checoslovaca tiene una producción afianzada, caracterizada por una viva imaginación.



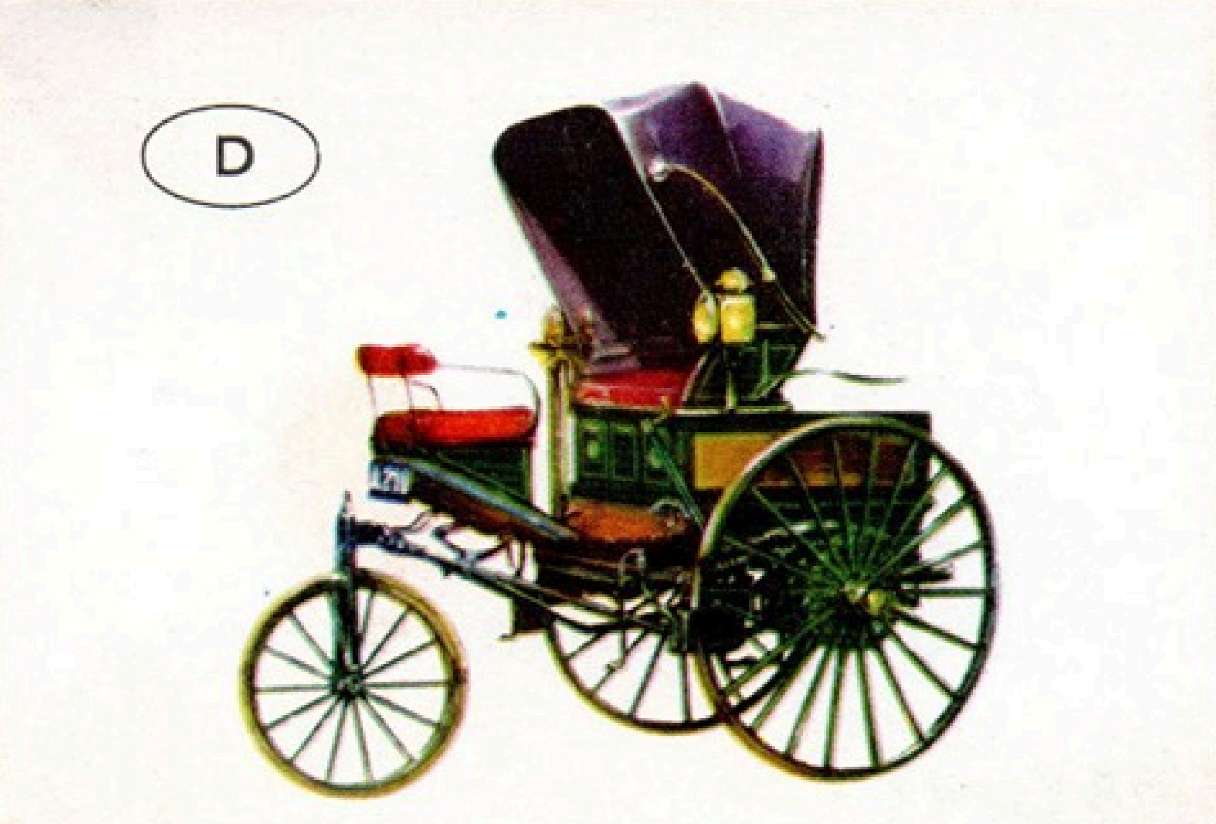
Skoda "Octavia". 1961

D

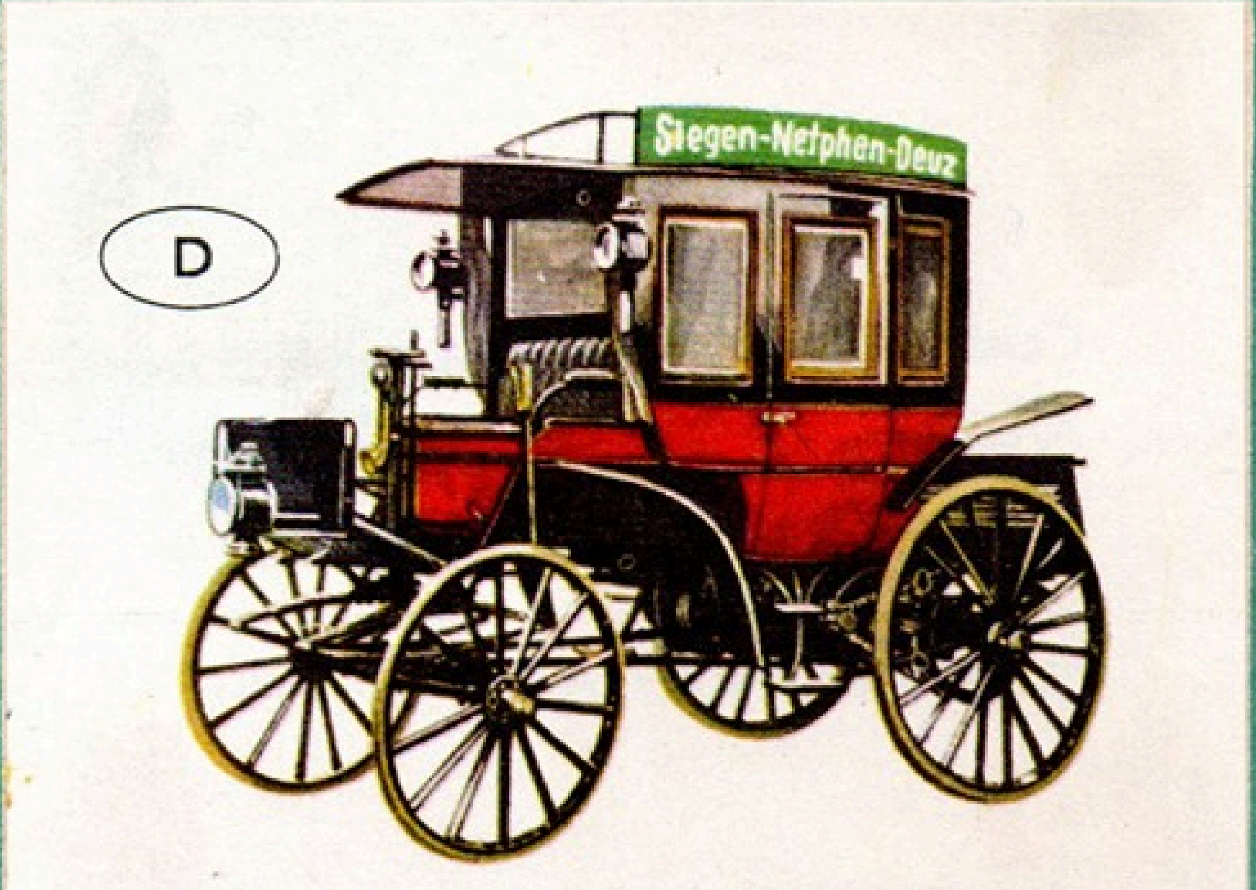
Carl Benz y Gottlieb Daimler son dos colosos entre los pioneros del automovil en el

ALEMANIA

mundo. A pesar de ello, sus esfuerzos resultan limitados en Alemania entre 1880 y 1890, mientras que Francia partiendo del motor Daimler construye rápidamente su propia industria automovilista por el mismo período de tiempo.



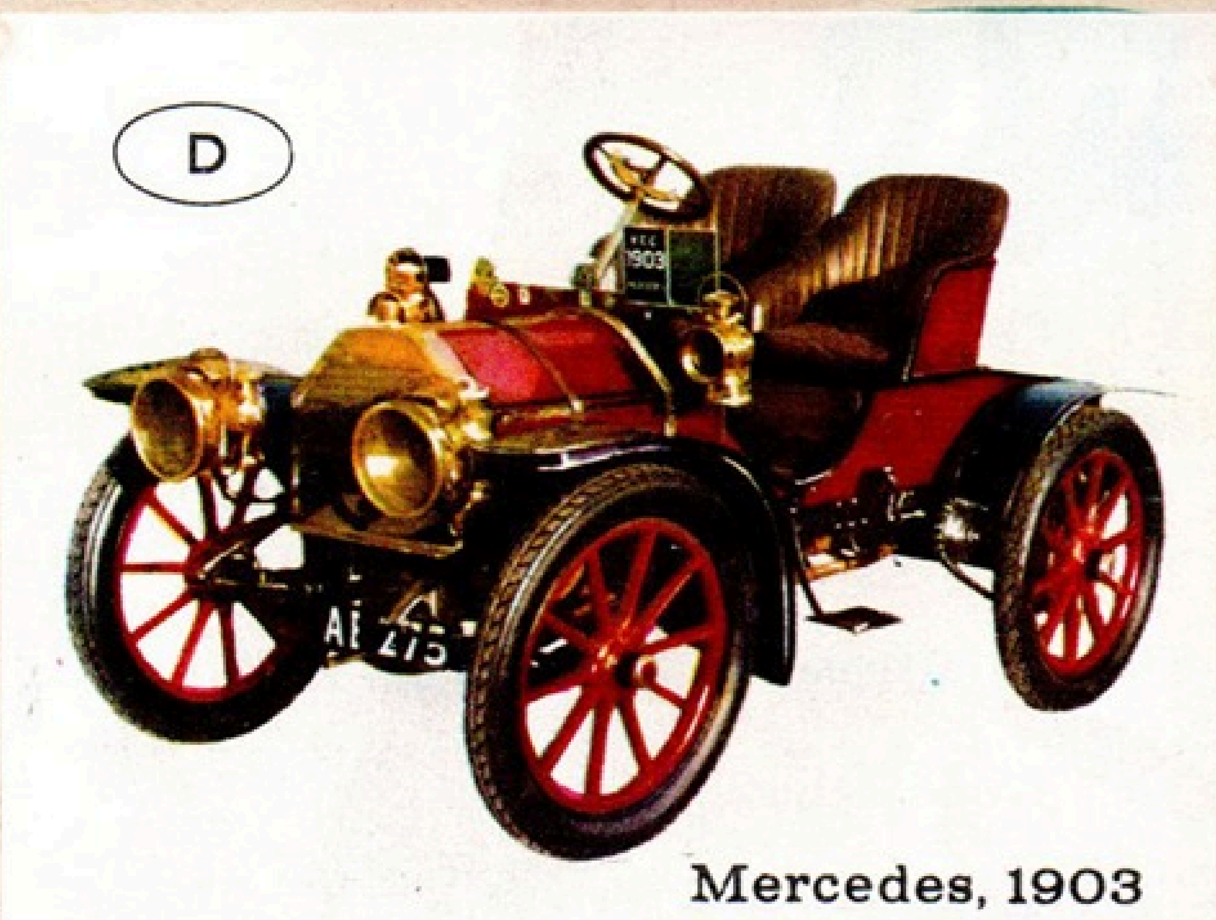
Benz, 1888



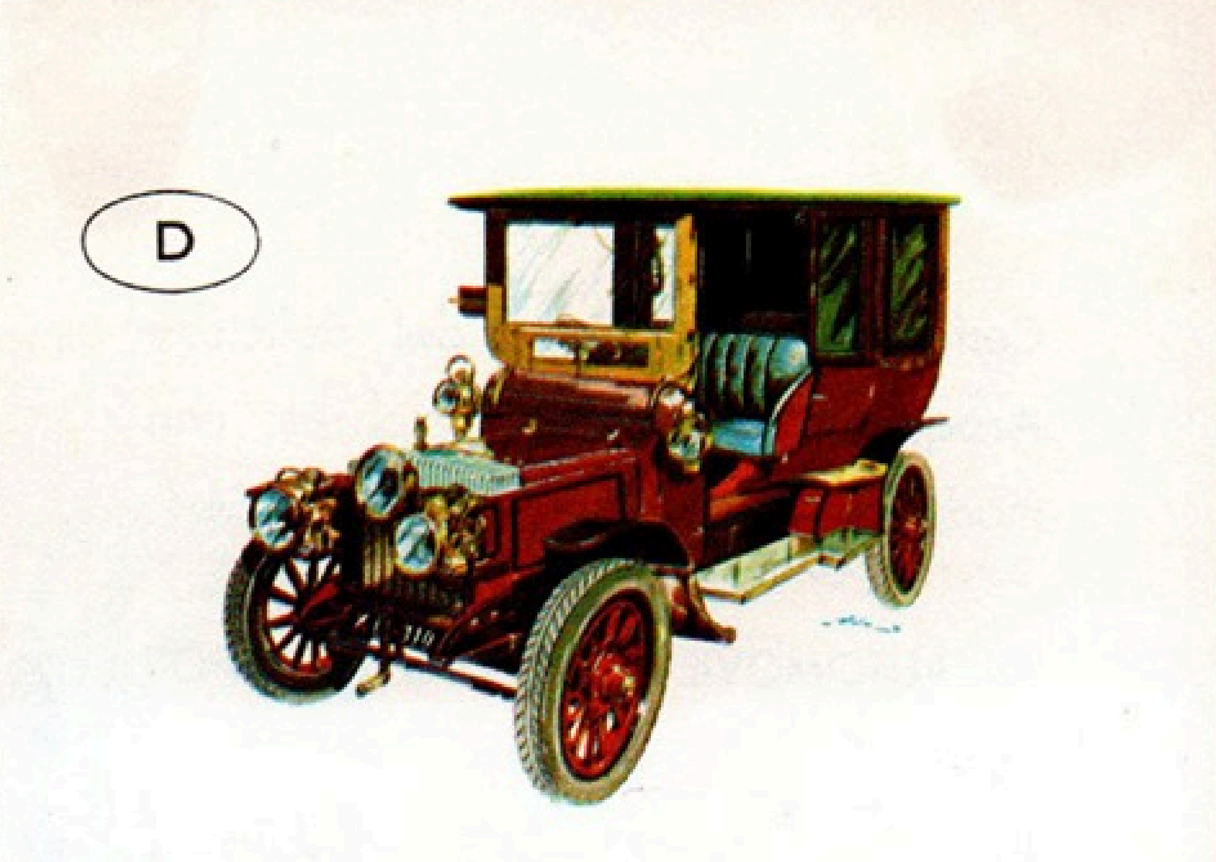
Benz 1895

A finales del 1800 es cuando empiezan las marcas alemanas a cosechar sus primeros triunfos deportivos y técnicos.

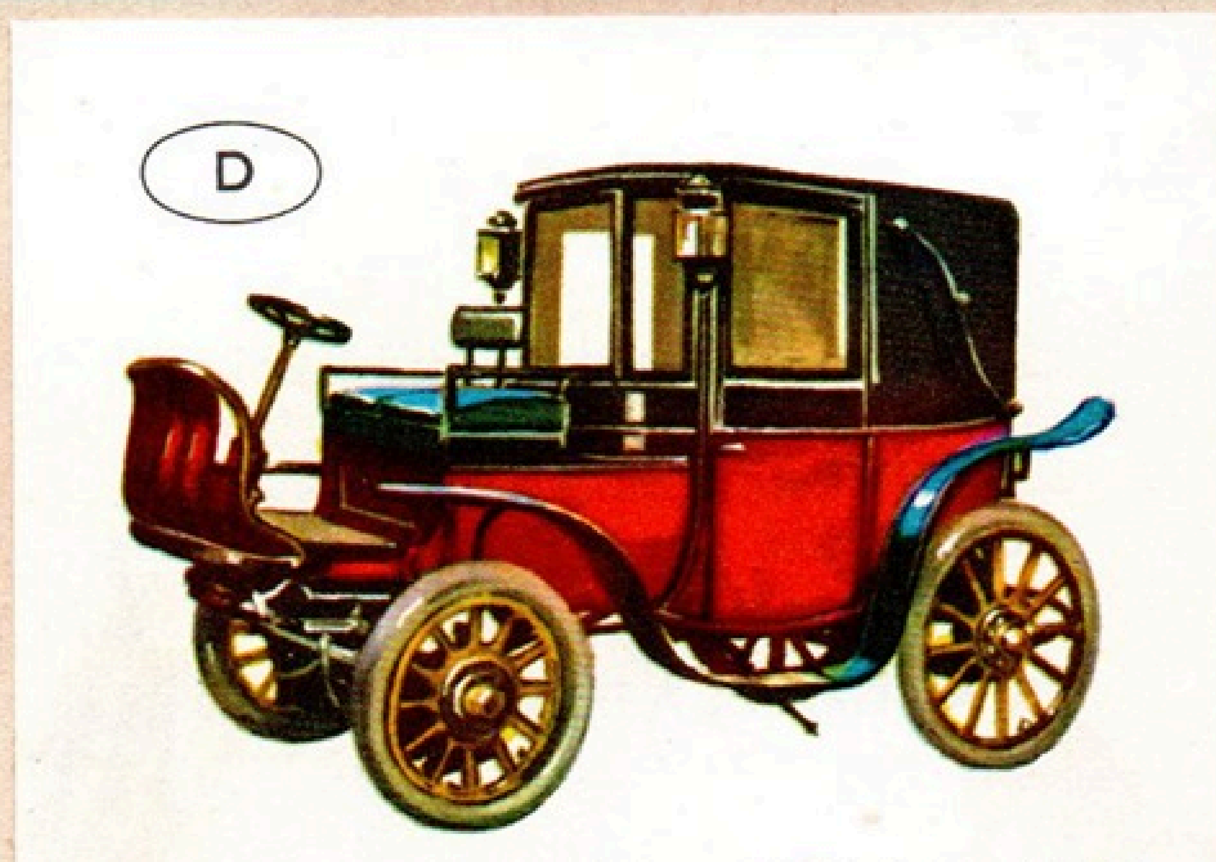
A partir de 1914 las fábricas se ponen al servicio de la industria de guerra. El período de post-guerra de 1918 trae grandes cambios en el desarrollo general. De 1920 a 1939 los esfuerzos técnicos alemanes se ven compensados por una elevación muy grande de la producción. Después de la guerra de 1945 su industria automovilista estaba en ruínas y dividida por la cortina de hierro En Alemania occidental solo seis marcas quedaron en pié durante este período, mas pronto empezaron a dar muestras de su pujanza y hoy la producción sobrepasa los 2 millones anuales de coches.



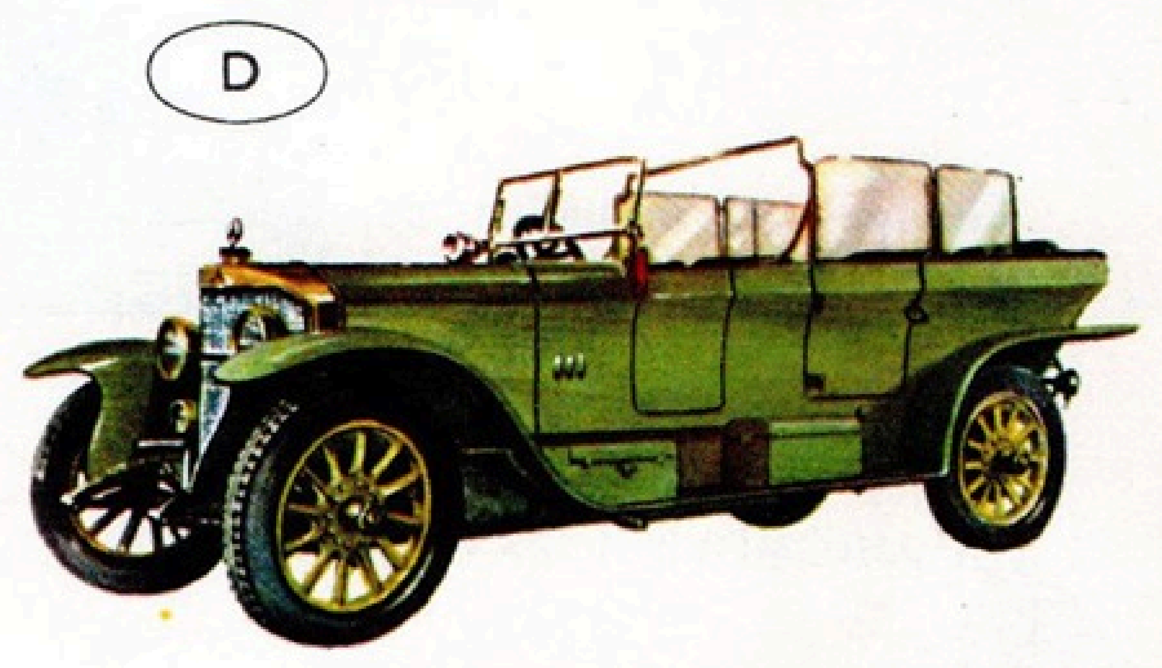
Mercedes, 1903



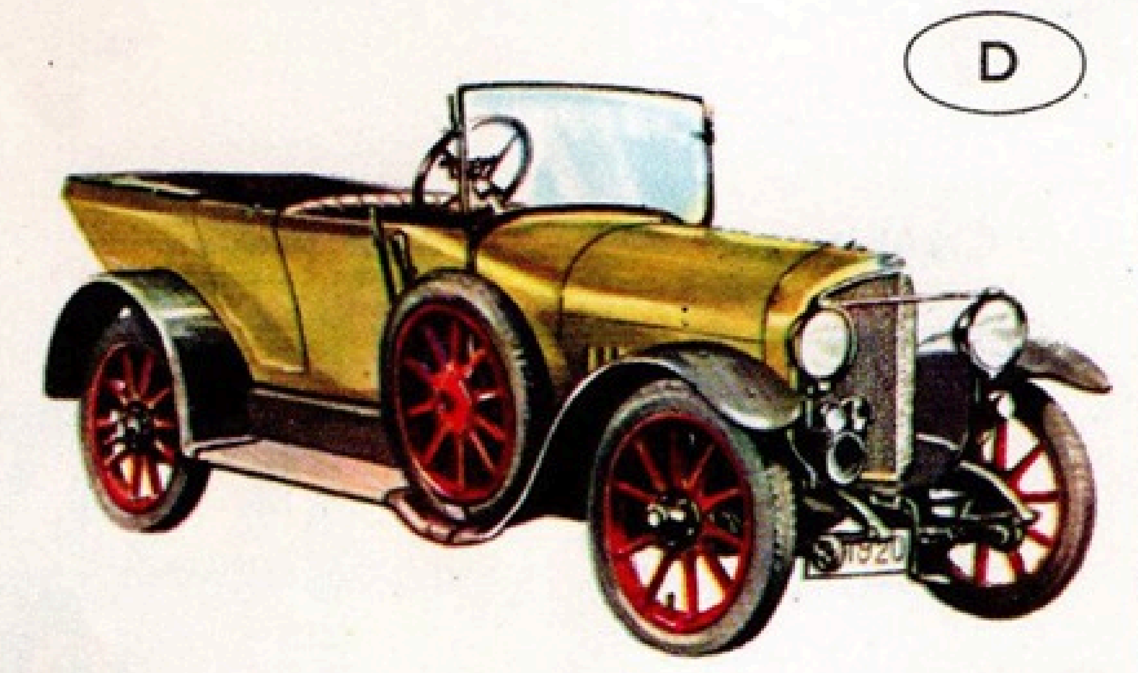
Daimler 1905



Lloyd Elektro, 1910

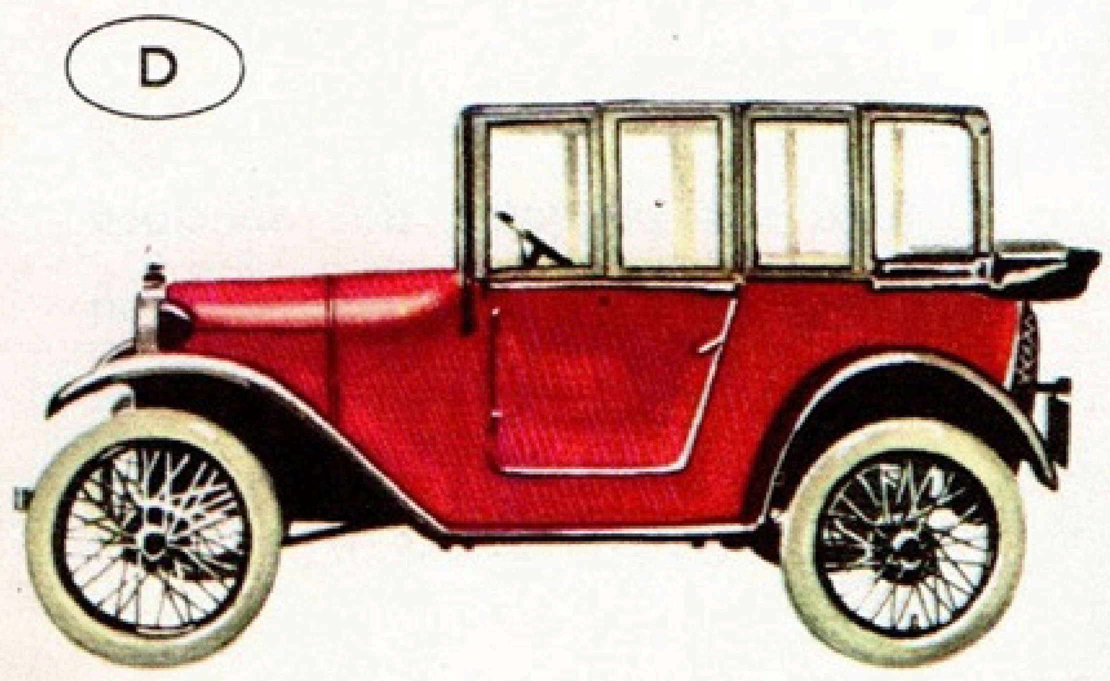


Mercedes, 1916

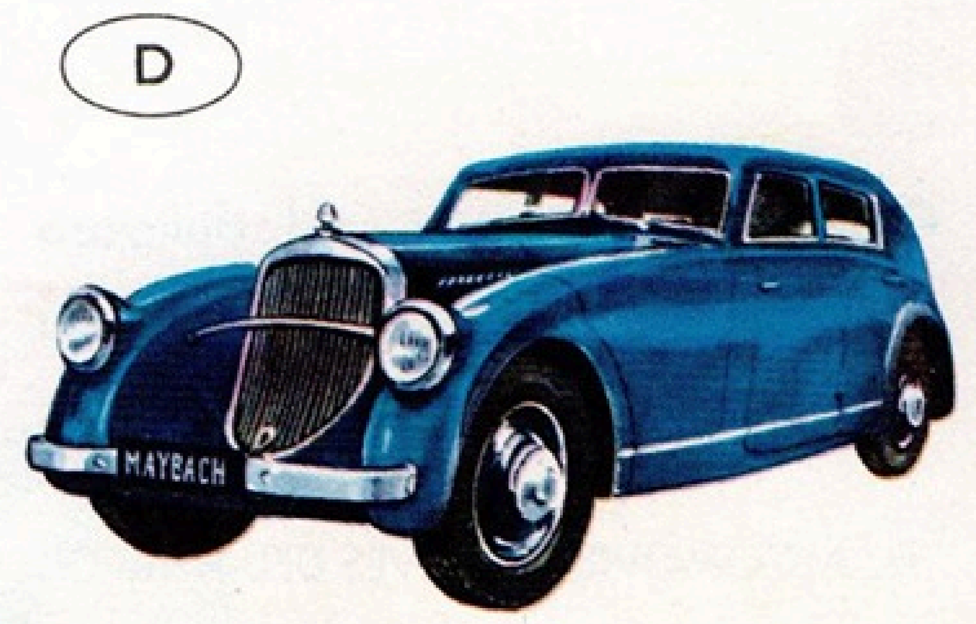


Opel "8/25", 1920

La unión de Daimler y Benz fué muy fructífera para la industria del automovil. Emil Jellinek, consul general de Austria-Hungría en Niza financió la la construcción del modelo del "Mercedes", que lleva este nombre en honor de su hija. Willelm Maybach fue quien diseñó este modelo que canstruirían Daimler-Benz. Rápido, robusto y fácil de conducir, marca una época. Esta marca recibió un impulso decisivo con la colaboración del Dr. Porsche, quien tomando la dirección técnica de "Daimler-Benz" hizo progresarla de manera espectacular hasta llegar a los grandes éxitos de "Mercedes-Benz" en las carreras de 1934.



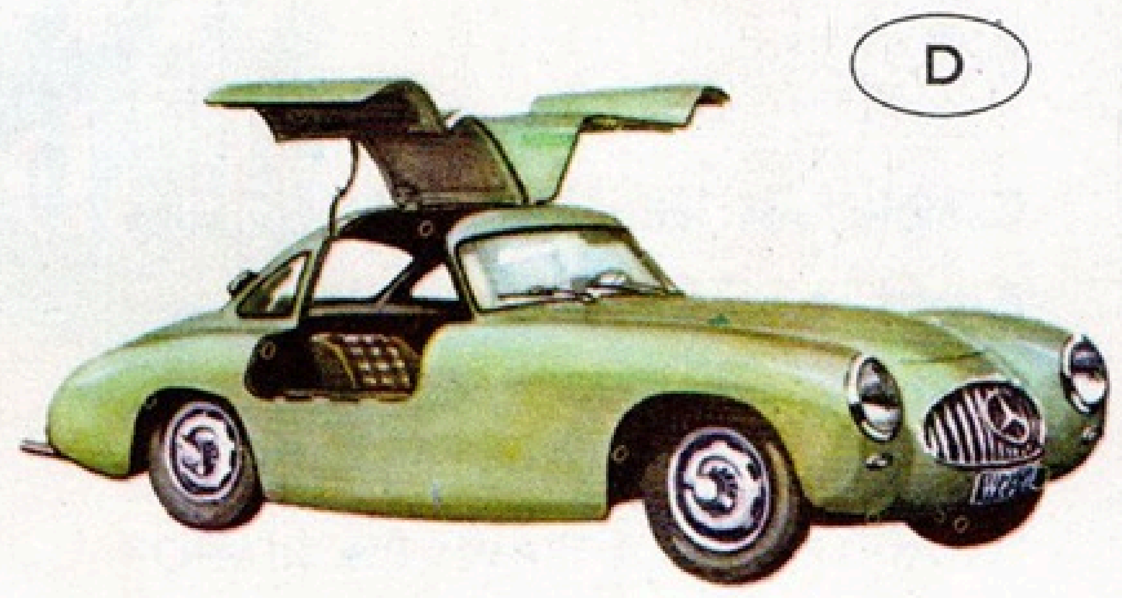
BMW "Dixi", 1928



Maybach, 1933

Los modelos Mercedes-Benz posteriores al año 30 reflejan la característica mezcla de tradiciones y novedades técnicas. En 1955 Mercedes-Benz gana los campeonatos del mundo de categoría sport.

En 1925 la Ford Motor Company, americana, funda una filial alemana con el nombre de Deutsche Ford GmbH. Uno de los modelos de esta marca que ha obtenido gran popularidad ha sido el "Taunus".



Mercedes-Benz "300 S. L.", 1952



Volkswagen, 1939

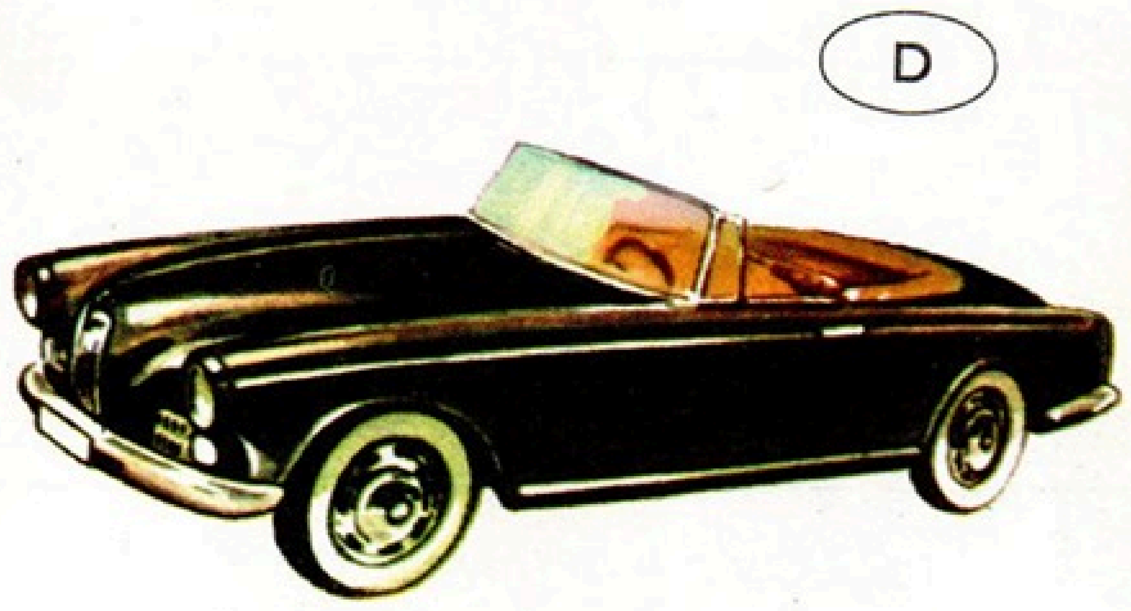
La General Motors americana compra en 1929 la Opel alemana y continúa con esta marca la fabricación de sus modelos, influenciados por la concepción americana en los métodos de producción y venta.

En 1928 el ingeniero danés Rasmussen irrumpe con su pequeño DKW. Mas tarde la marca fusiona con Avdi, Wanderer y Horch formando la marca Auto Unión.

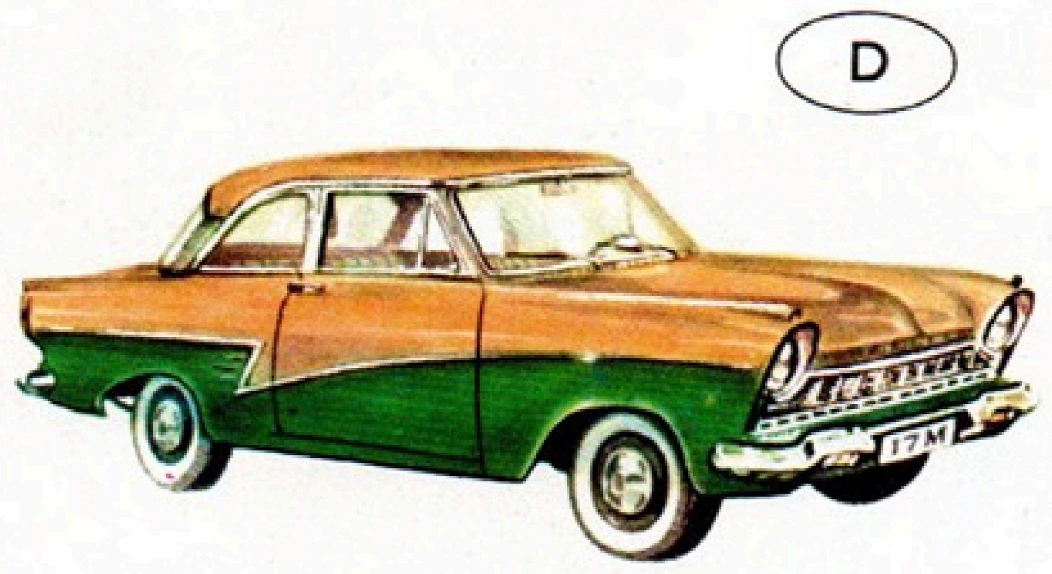


Mercedes Benz "RW 196". 1954

Alemania



BMW "Tipo 503", 1955



Ford Taunus "17 M", 1957

BMW fabrica en 1928 el "Dixi" que es una licencia de Austin. Esta marca en 1956 fabrica con licencia la "Isetta".

Borgward es el continuador de Hansa y a pesar de haber realizado modelos muy aceptables en 1961 desaparece del mercado.

NSU que fabrica automóviles desde 1906, es absorbida en 1929 por Fiat, que monta así sus modelos en Alemania hasta 1958, cuando nuevamente NSU reemprende la construcción de automóviles. En 1963 presenta el revolucionario motor Wankel a pistón rotativo, innovación que interesa a muchos contructores, pero del cual no se conocen aún exactamente los resultados.

Hans Glas lanza en 1954 su pequeño Goggomobil. (Ver pág. 9)

El "Volkswagen" es consecuencia directa de la importante participación en Alemania del Dr. Porsche (ver pág. 3). El éxito de este coche ha de atribuirse a su robustez y a la evolución constante en las bases de su construcción. Con una carrocería sin pretensión alguna ha sabido combinar los detalles técnicos que han ido evolucionando con el tiempo, tales como los amortiguadores, la suspensión, frenos y equipo interior. No obstante, la idea inicial de Porsche de un vehículo compacto y modesto ha prevalecido con el tiempo.



Borgward "Isabella", 1960

Trabajando sobre la idea de su Volkswagen el Dr. Porsche modifica la estructura de éste y da origen a una nueva marca: el "Porsche".

Entre otras marcas menos importantes cabe citar las siguientes: "Adler" y "Maybach" que tuvieron su importancia por los años 30-38, ambas técnicamente interesantes.



Lloyd "Arabella", 1961

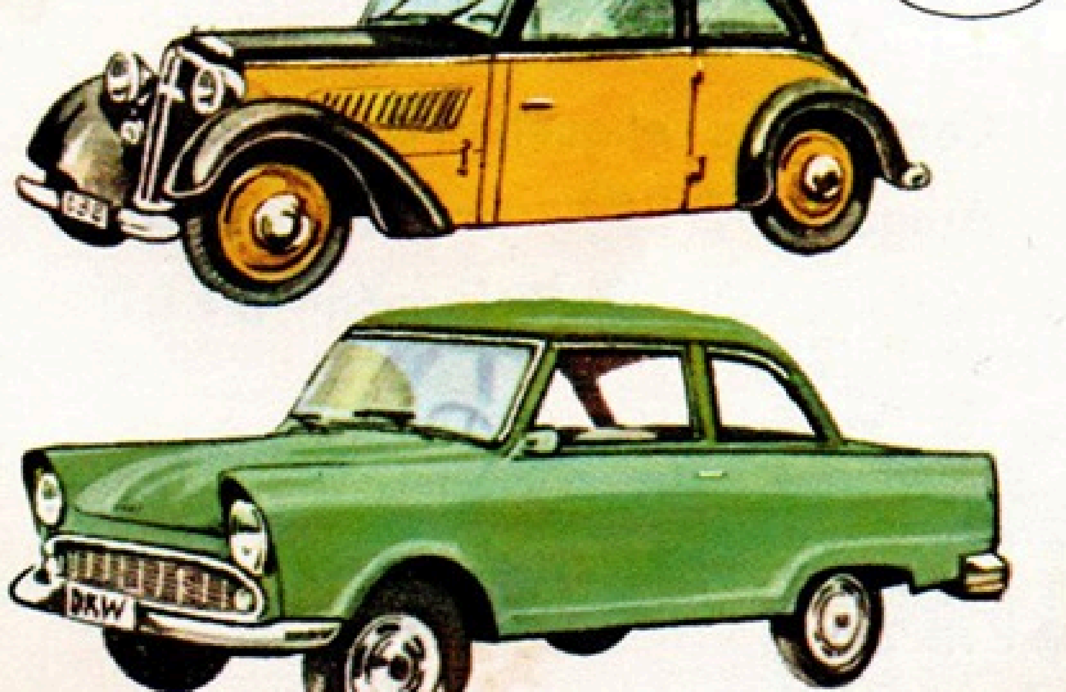


Volkswagen "1500", 1961

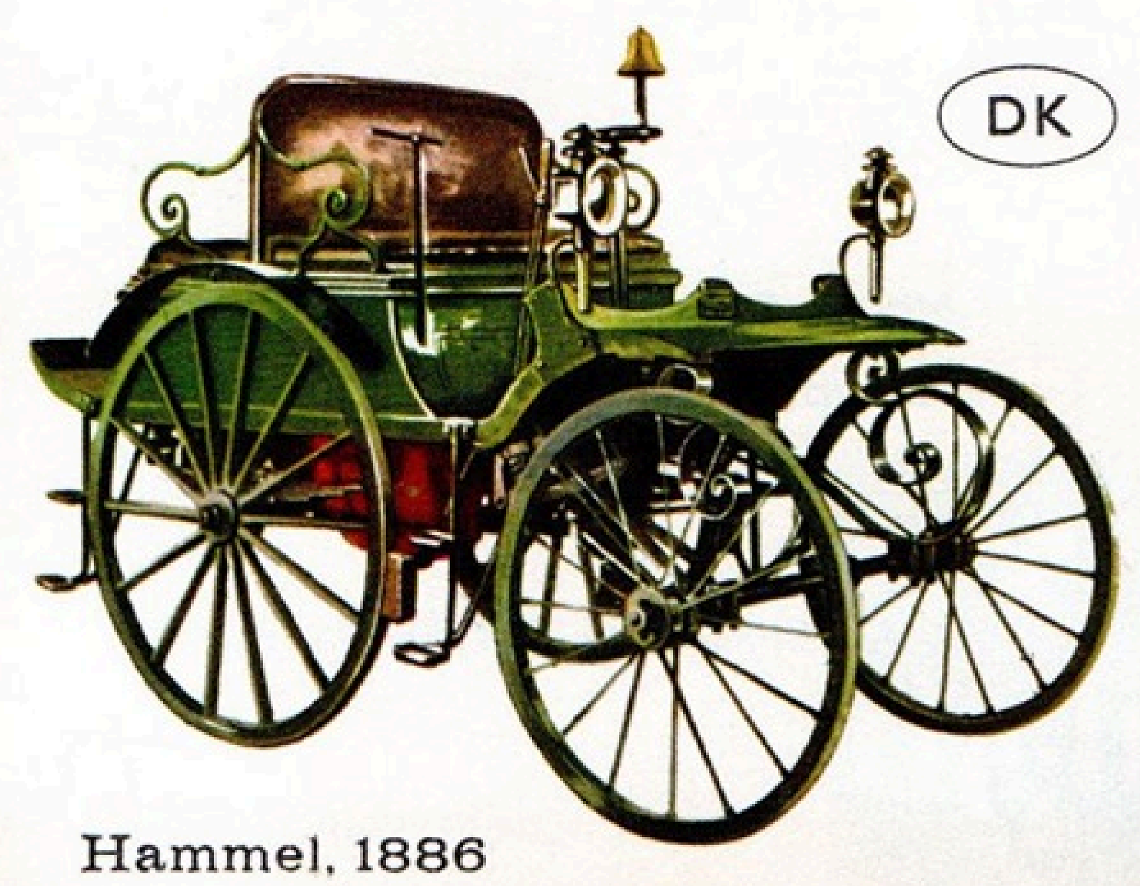


Porsche "Super 1600", 1961

DKW, 1939



DKW "Junior", 1961

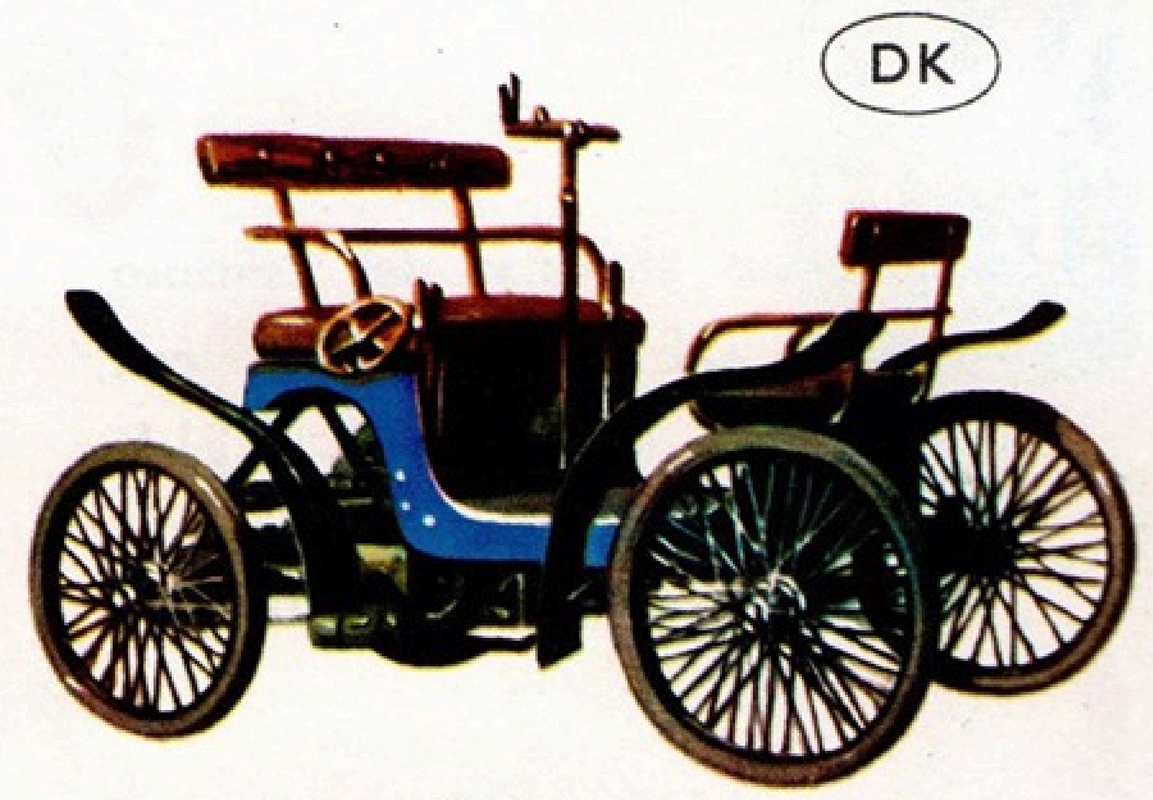


Hammel, 1886

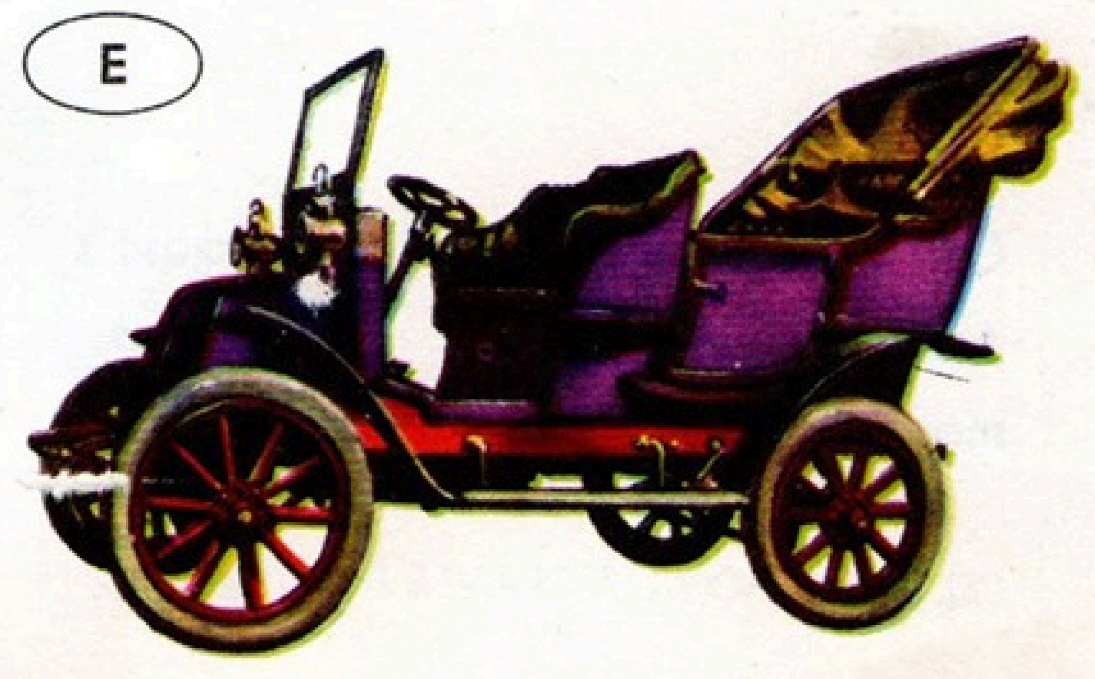
DINAMARCA

Los pioneros del automovilismo en Dinamarca dieron un impulso a esta industria que, desgraciadamente, no pudo conservar con el tiempo. Solo una marca, "Triangel", consiguió verdadera importancia industrial que no pudo aguantar por mucho tiempo.

El automovil "Hammel" que reproducimos, cuidadosamente restaurado, en 1952 hizo el trayecto Londres-Brigton (91 Km.) en 12 horas.



Brems, 1900



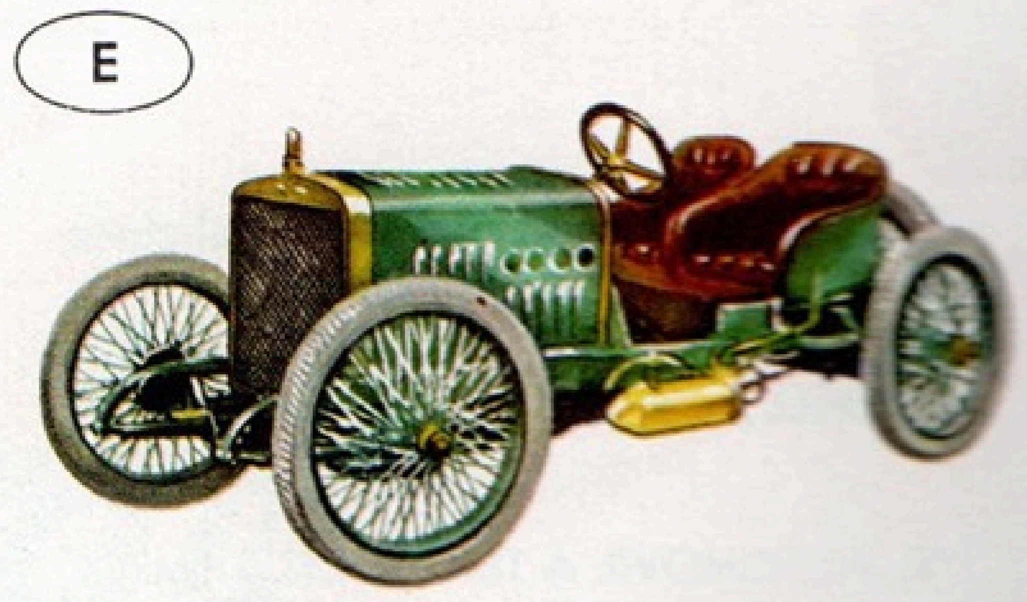
Hispano-Suiza, 1904

ESPAÑA

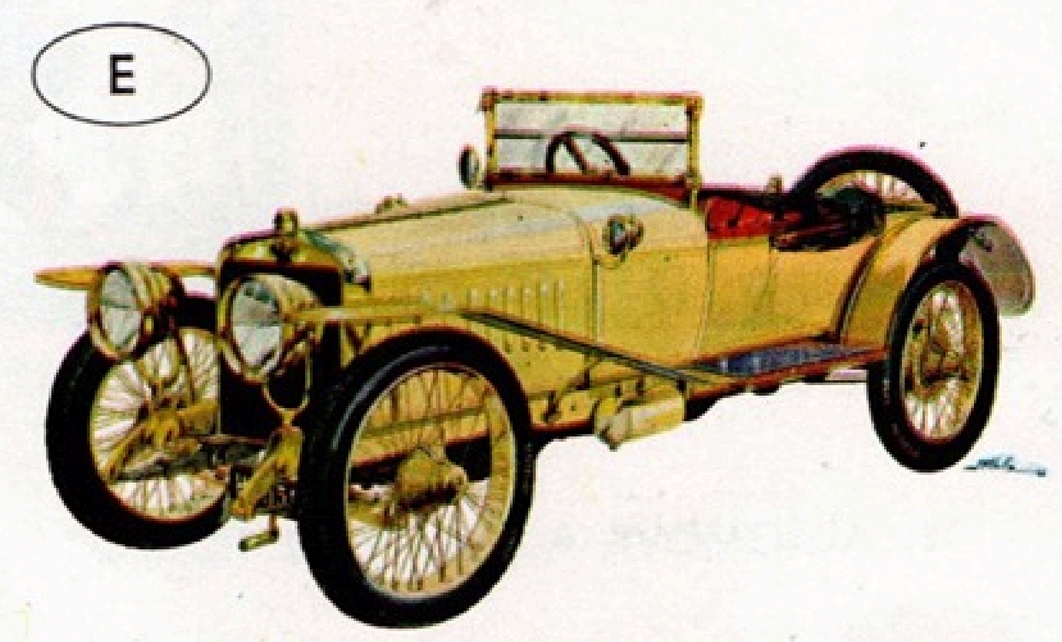
La industria del automóvil en España tiene unos antecedentes muy gloriosos. Los primeros automóviles construídos competían en belleza y calidad con los mejores ejemplares de su época, tales por ejemplo el "Elizalde" y el "Nacional Pescara" a los que cabe una plaza de honor en los museos de piezas excepcionales y raras.

Otra creación del automovilismo español, sin duda la más gloriosa, es el "Hispano Suiza". Este automóvil, que llegó a ser en su época, bastante dilatada por cierto, el símbolo de máxima calidad y belleza, merece que su historia sea contada.

En 1904 se fundó la sociedad en Barcelona y empezó a construir su primer modelo, caracterizado por una estructura muy pura, y que gozó inmediatamente de unánime favor. La marca fue desarrollando sucesivos modelos hasta llegar al legendario "IST" sport, que consiguió la Copa de L'Auto en Francia. A este modelo se le conoce con el nombre de "Alfonso XIII" porque el monarca demostró un fervor especial por el mismo. Este automóvil es el que consiguió un renombre universal para la marca. Sus características técnicas estaban tan bien estudiadas y su construcción era tan perfecta que decidieron a una marca



Hispano-Suiza
"Modelo de carreras", 1910



Hispano-Suiza "Alfonso XIII", 1912



Hispano-Suiza "Barcelona", 1927

España



Pegaso "Z 102" 1953



Seat "600"

tan importante como la "Rolls Royce" inglesa a utilizar sus piezas con licencia española. A partir de este momento "Hispano-Suiza" se convierte por espacio de muchos años en el coche de la élite internacional. El incremento que toma la producción deciden a la marca en 1911 a instalar una filial en Francia, en donde además de automóviles se producen motores de aviación, los cuales por sus extraordinarias características son adoptados pronto para la aviación aliada de Francia, Gran Bretaña y Estados Unidos. Hacia 1930 la fábrica de Barcelona cesa en la construcción de automóviles de turismo.

Tan sensacional como "Hispano Suiza", pero más efímera, fue la aparición del turismo "Pegaso". Este coche fabuloso, construído por Wifredo Ricart en la factoría de ENASA de Barcelona, alcanzaba una velocidad de 300 Km. h. Rápido como el aire, era también muy costoso y a pesar de sus características extraordinarias tuvo que cesar su producción en 1958.

Renault "Dauphine"

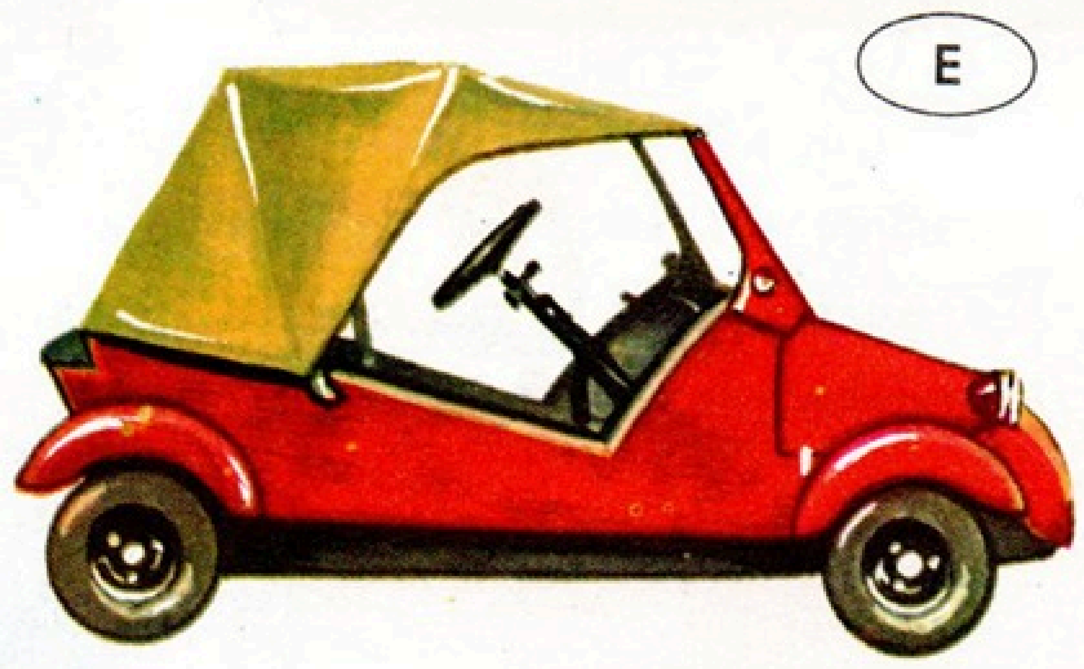


Renault "4 CV"

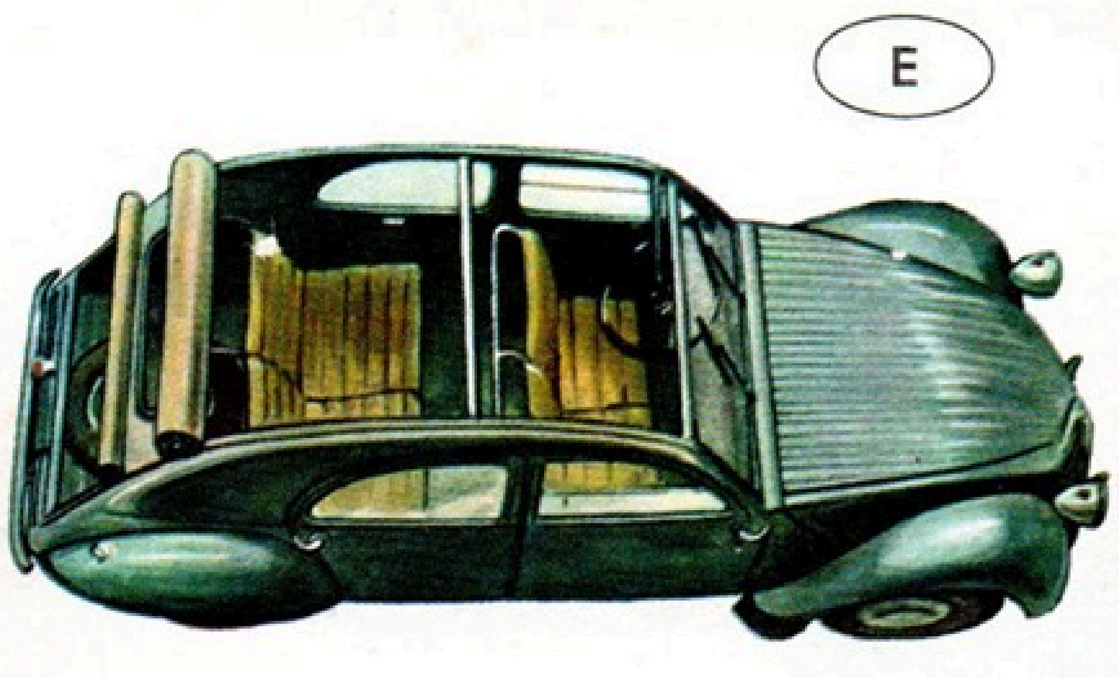
"Hispano-Suiza" y "Pegaso" son dos marcas netamente españolas con renombre universal y que no han podido, por su elevado coste, sobrevivir a la época del modesto utilitario, el cual, en España misma, ha alcanzado un desarrollo extraordinario. Tal es el caso de "Seat" que fabricando con licencias italianas "Fiat" ha producido y produce diversos modelos que gozan del favor del público.

"Renault" con licencias francesas fabrica en Valladolid los acreditados coches galos.

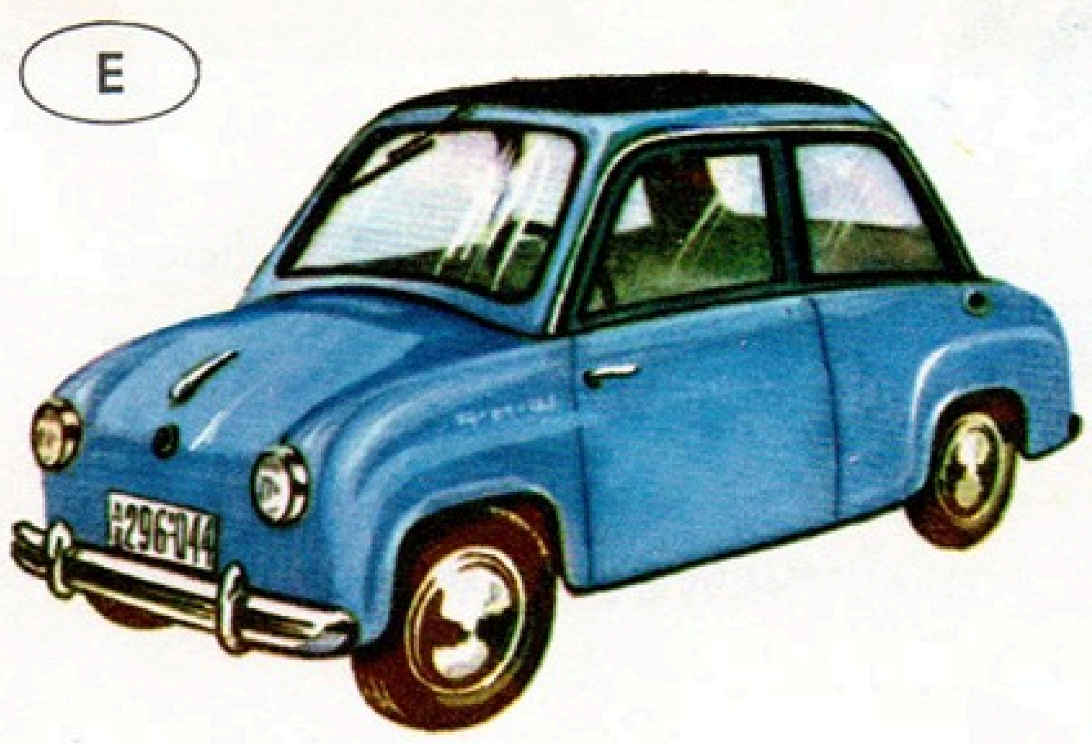
El "Biscuter" fue producto de la estrechez económica de nuestra postguerra.



Autonacional
"Biscuter 200 R", 1957



Citroen "2 CV"



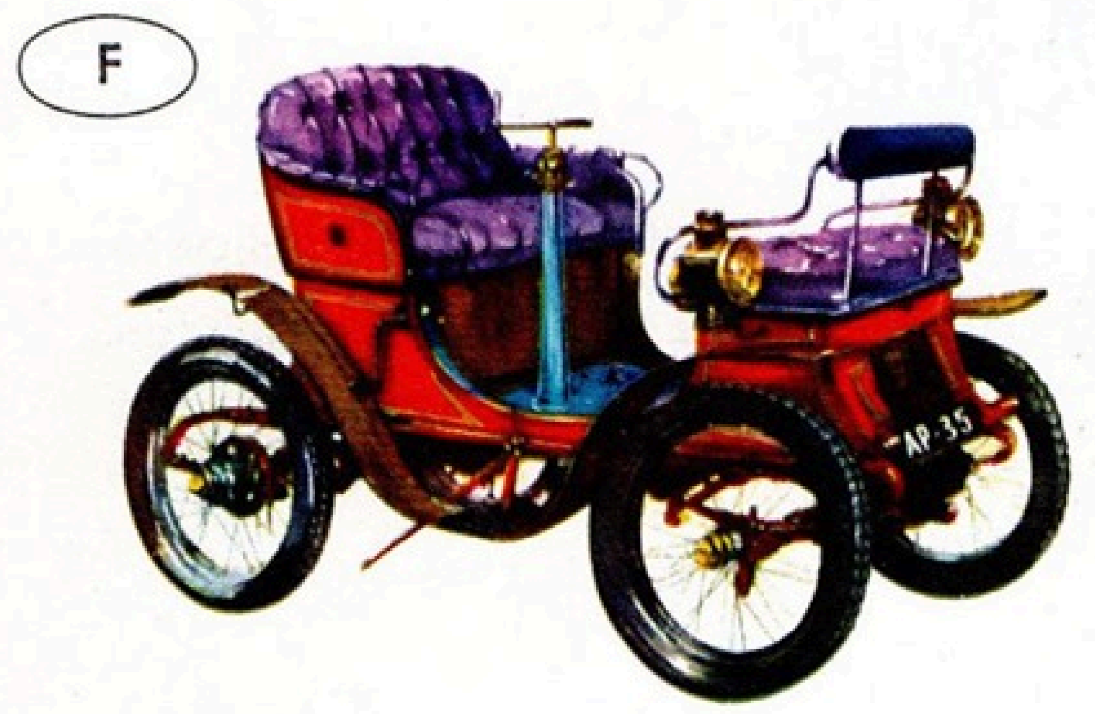
Goggomobil "350", 1961

La casa Citroën ha cedido también sus licencias que son explotadas en España.

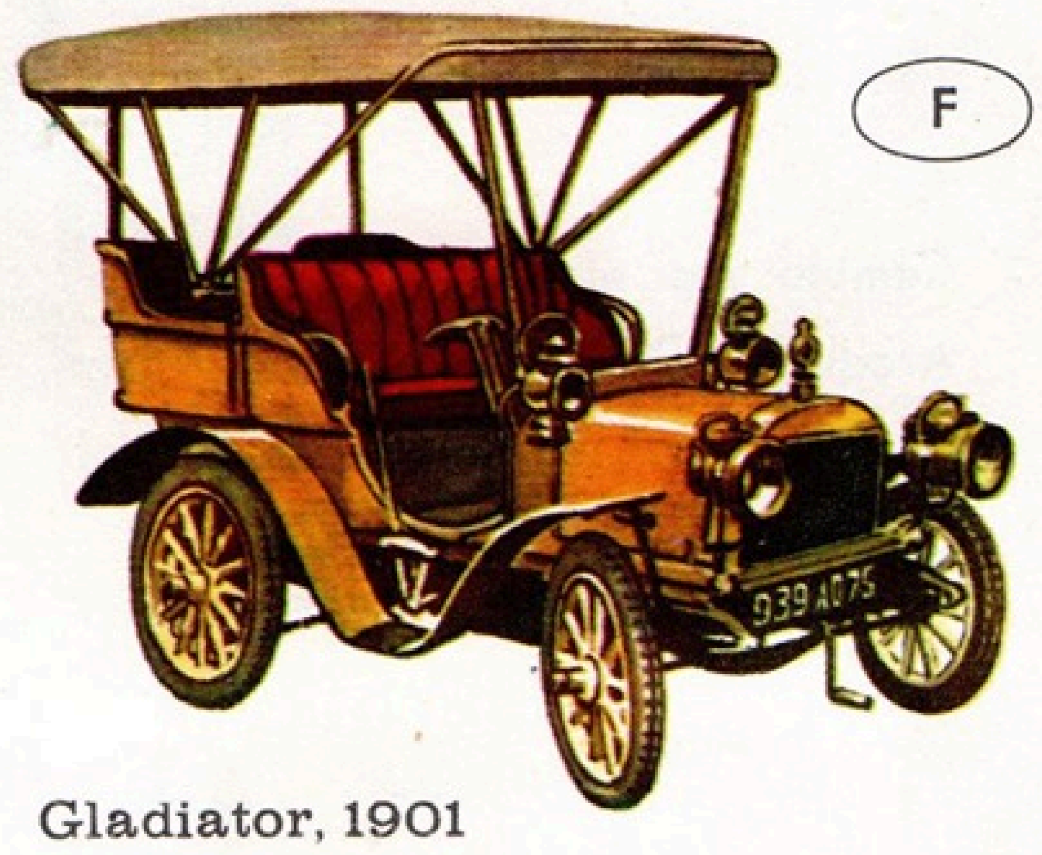
"Barreiros" está en estos momentos a punto de lanzar al mercado el "Dodge Dart" y el "Simca 1000".

F FRANCIA

Francia, con orgullo, puede reivindicar el título de ser la cuna del automóvil. En todos los órdenes del nacimiento del automóvil moderno puede decirse que Francia juega un papel preponderante. Tanto por su audaz iniciativa e ingeniosidad mecánica, como por su gran sentido comercial ha hecho que sus licencias ejerzan una fuerte influencia gala muy lejos de sus fronteras.



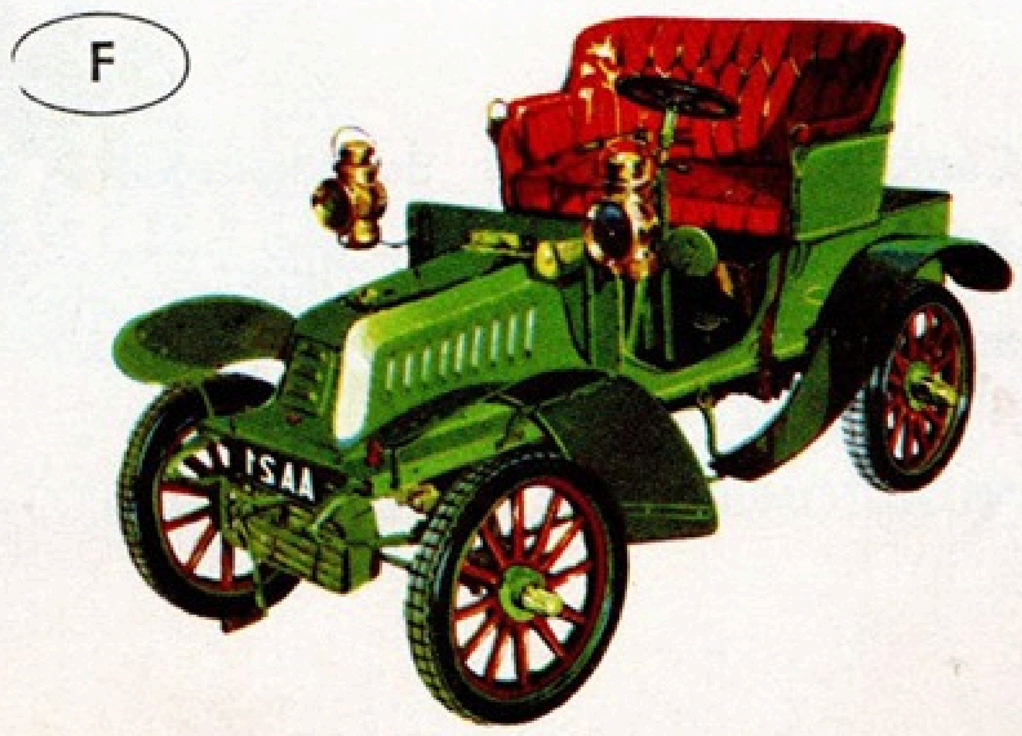
De Dion Bouton. 1901



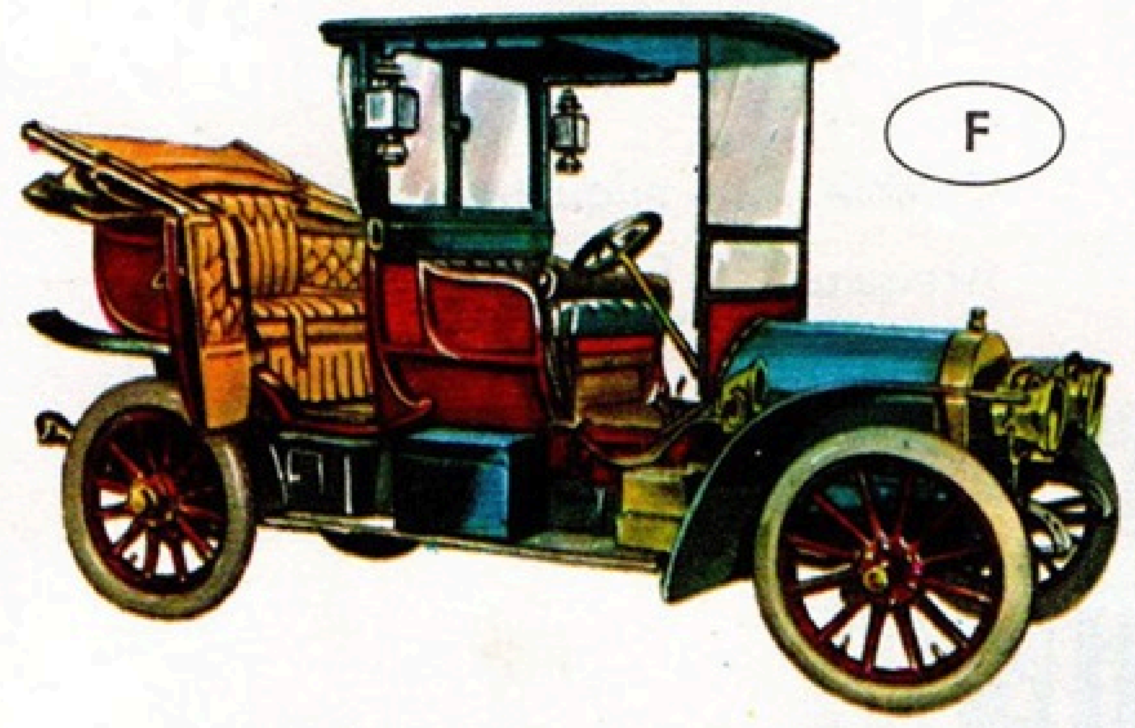
Gladiator, 1901

Albert de Dion en compañía de Georges Bouton fueron de los más importantes pioneros del automovilismo francés. Sus modelos fueron muy apreciables y difundidos entre los primeros conductores y crearon el puente trasero que lleva su nombre.

Alexander Darracq extendió en Francia la marca "Gladiator" originaria de motociclos y que llevaban principalmente el motor escocés "Aster". No tuvo un éxito muy satisfactorio.



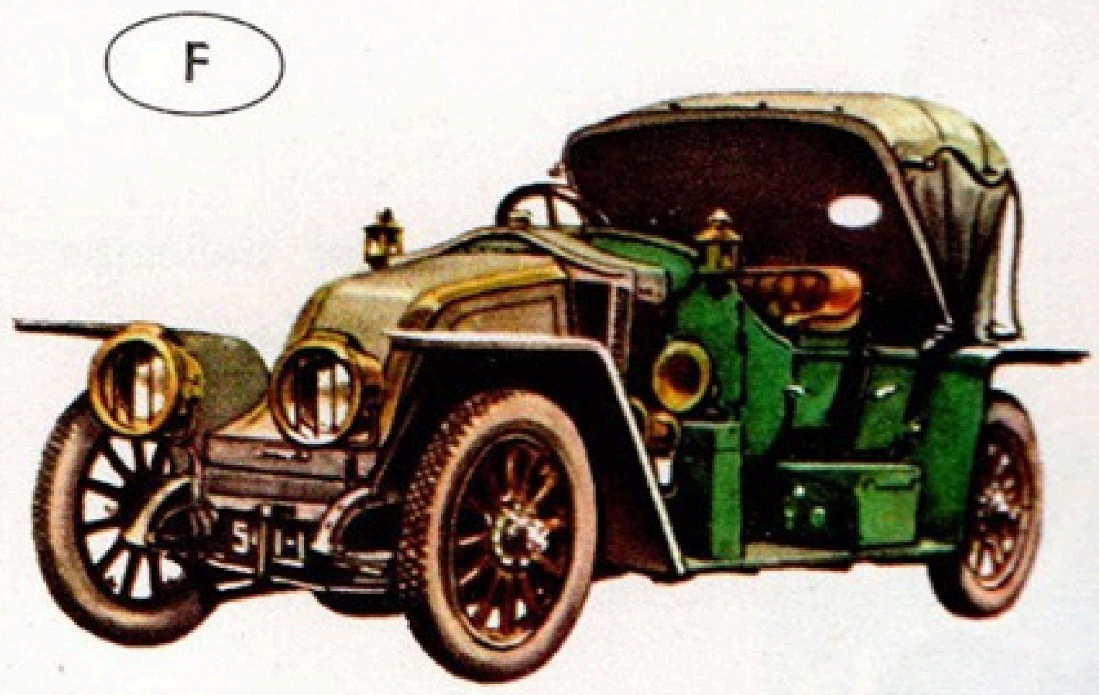
De Dion Bouton, 1903



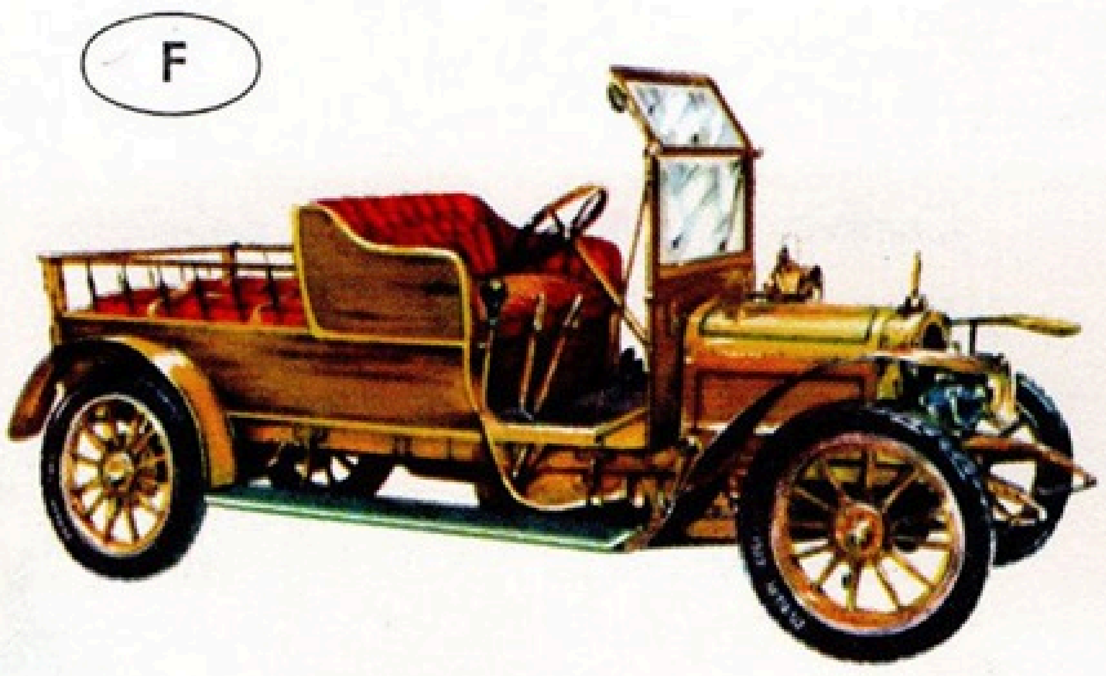
Berliet "22 CV", 1907

Berliet construyó sus primeros automóviles antes de 1900. Los modelos de esta marca se fabricaron en Estados Unidos con el nombre de "Alco" de 1909 a 1912. Su producción se caracterizó por una clásica solidez. Fabricó hasta 1939 vehículos de turismo y a partir de entonces se ha dedicado a vehículos pesados.

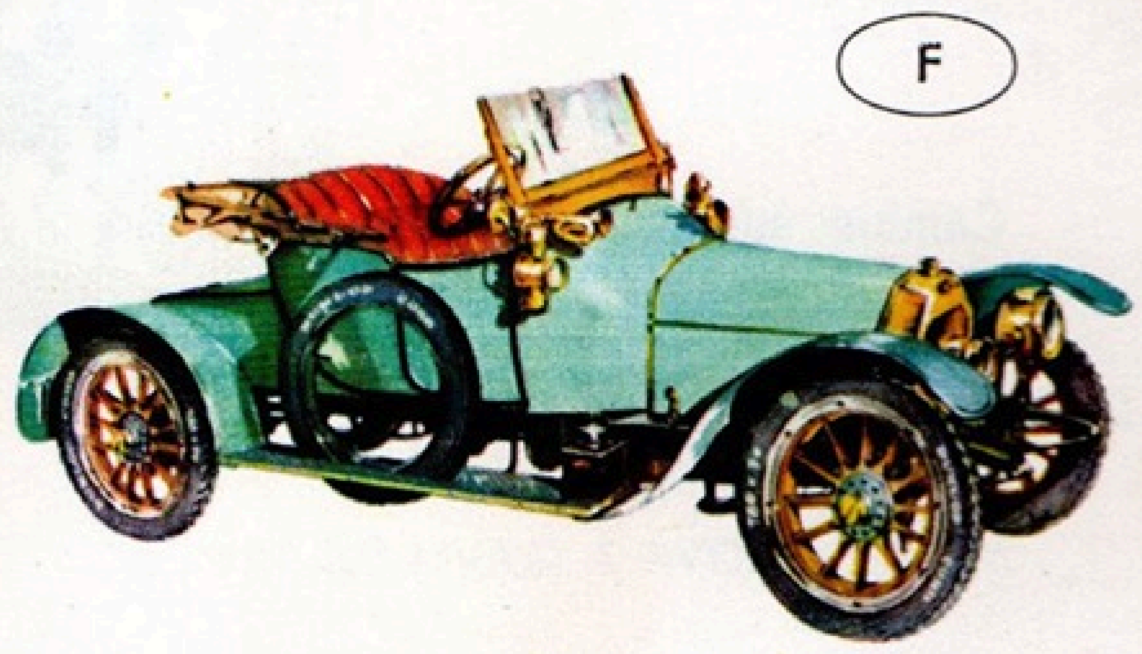
Emile Delahaye construyó sus primeros modelos a partir de 1905, alternando turismos de elegantes características con modelos dedicados a las competiciones deportivas.



Renault "35 CV", 1912

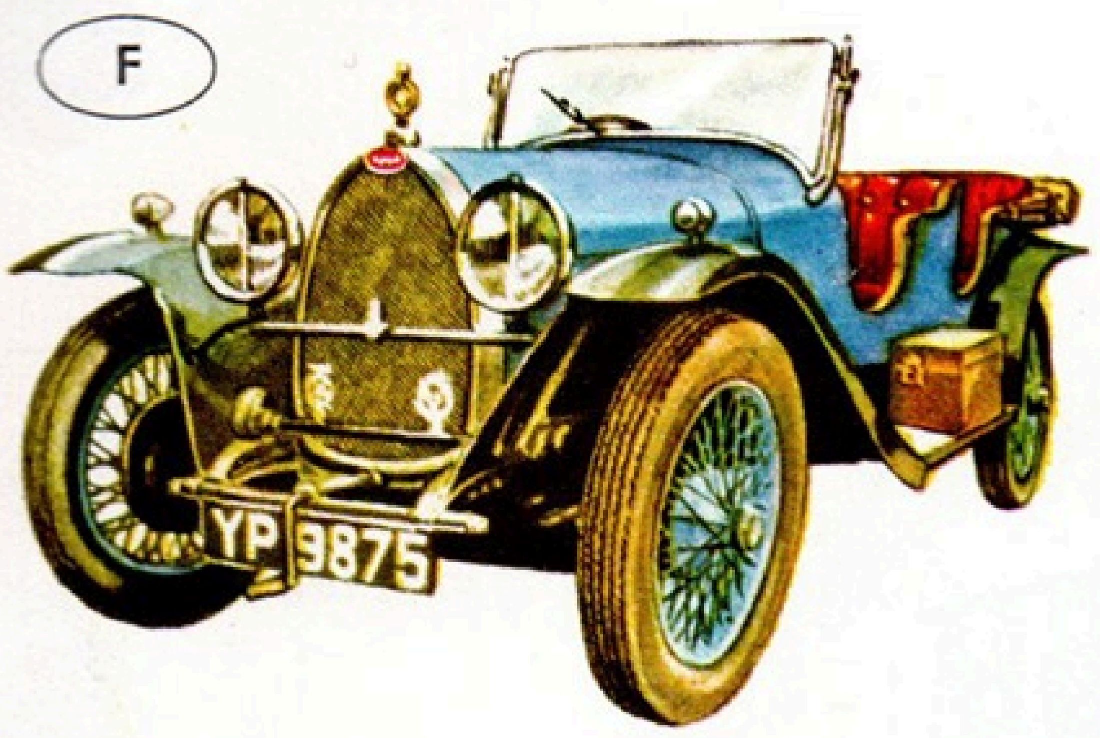


Delahaye, 1912



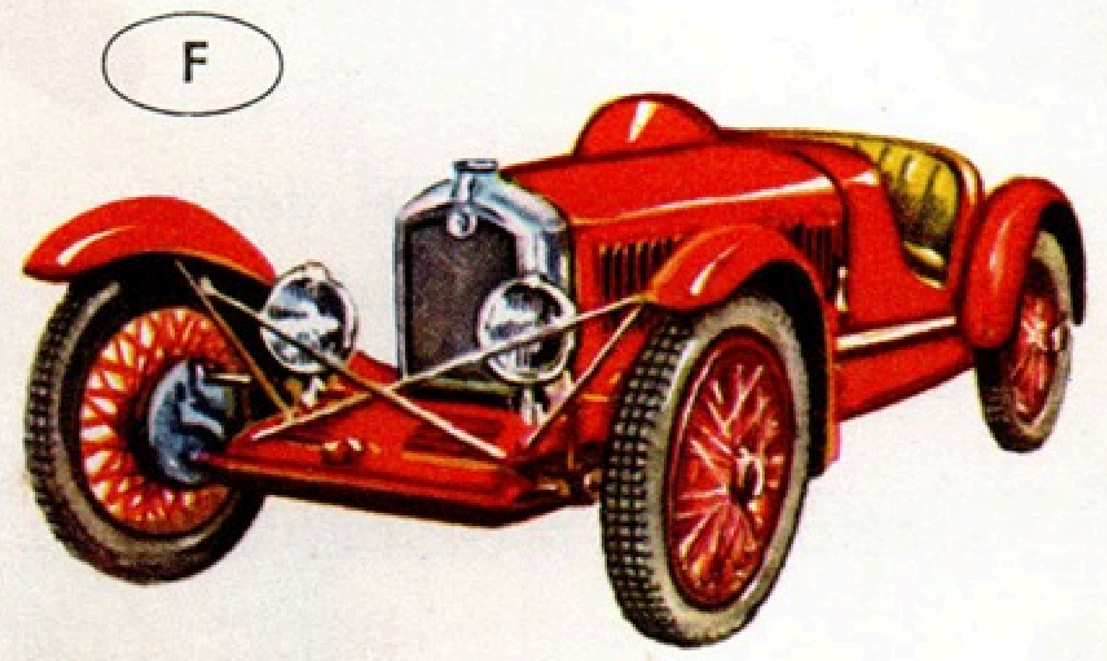
D. F. P., 1913

DFP son las iniciales de Doriot, Flandrin y Parant que produjeron automóviles durante el período de 1906 a 1928. Bentley, el representante de la marca en Inglaterra mejora el motor con pistones de aluminio.



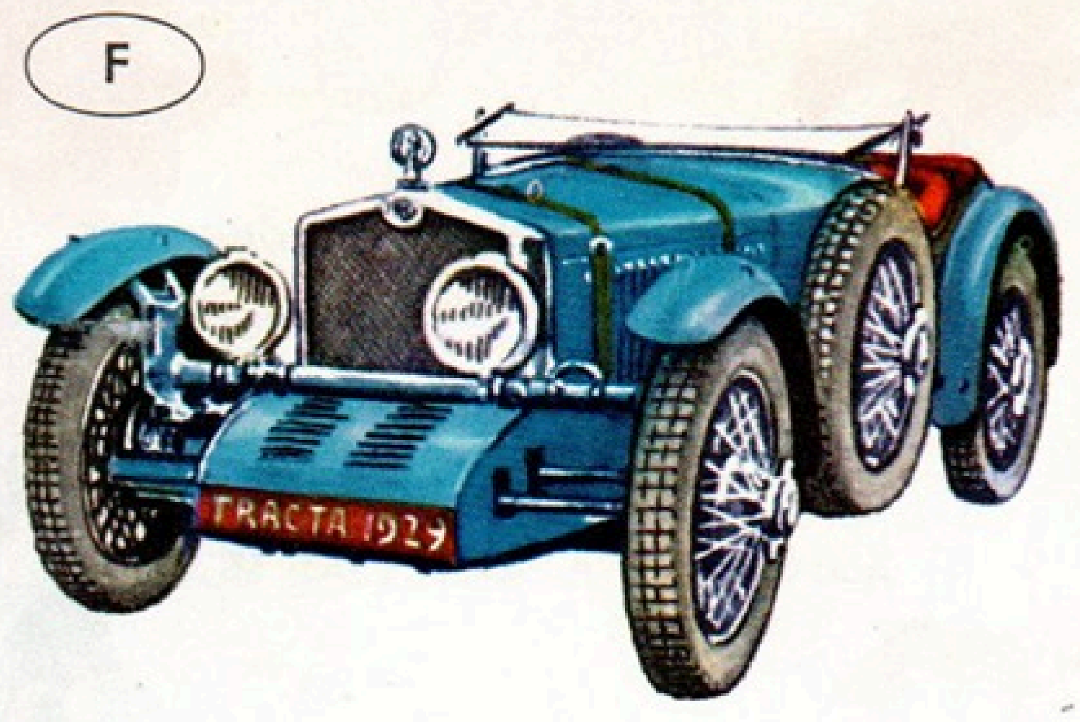
Bugatti "Tipo 30", 1926

Ettore Bugatti tiene plaza entre los geniales constructores de automóviles. Se instala en Francia en 1909 y llega a la fabricación de motores de aviación durante la primera guerra mundial y sus concepciones quedan muy influídas por ello. Produce turismos muy bellos y rápidos coches de carreras.



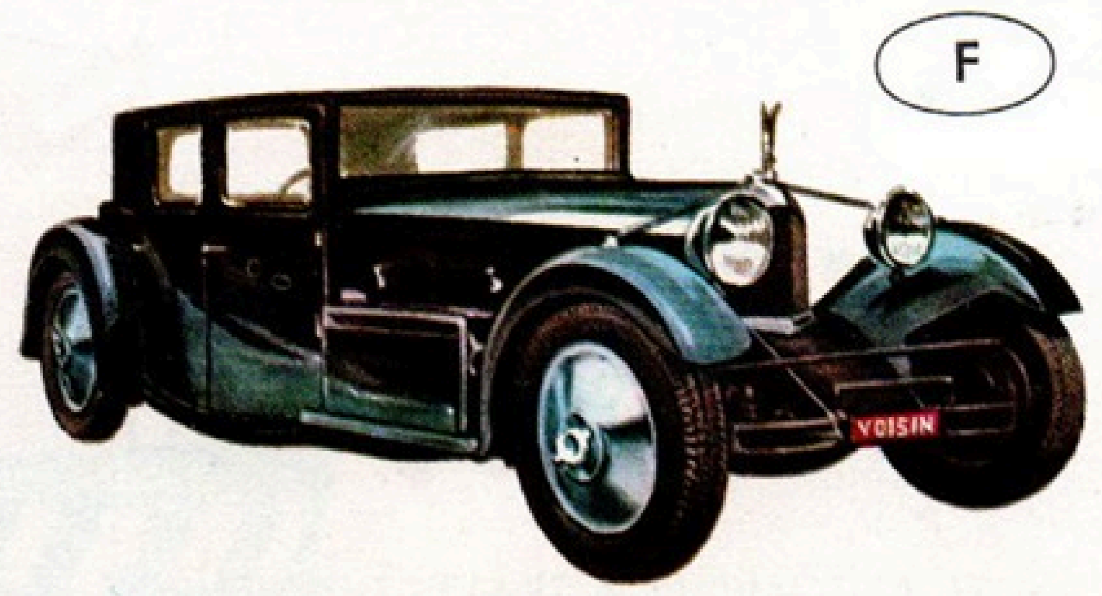
Rally, 1929

"Mathis" produce modelos sólidos pero no sensacionales. En colaboración con la Ford la razón social se transforma en "Matford". "Rally" construye unos estupendos vehículos sport, pero no puede superar la depresión de 1930.



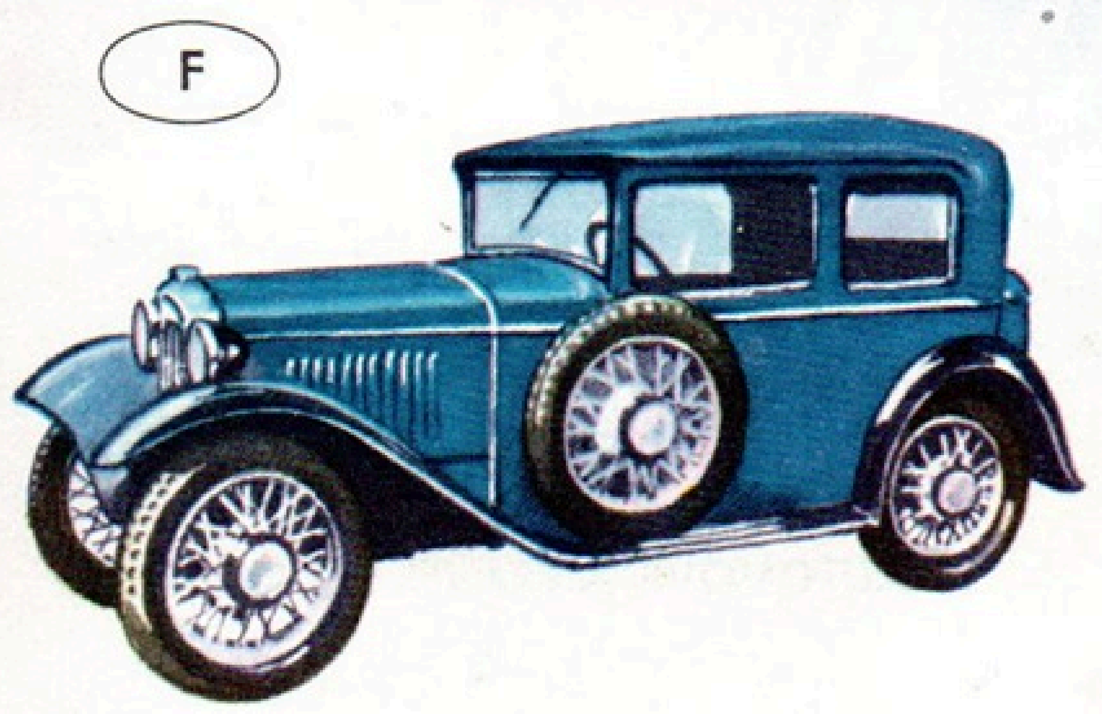
Tracta, 1929

El ingeniero Violet construye el "Donnet" y es absorbido por Simca.



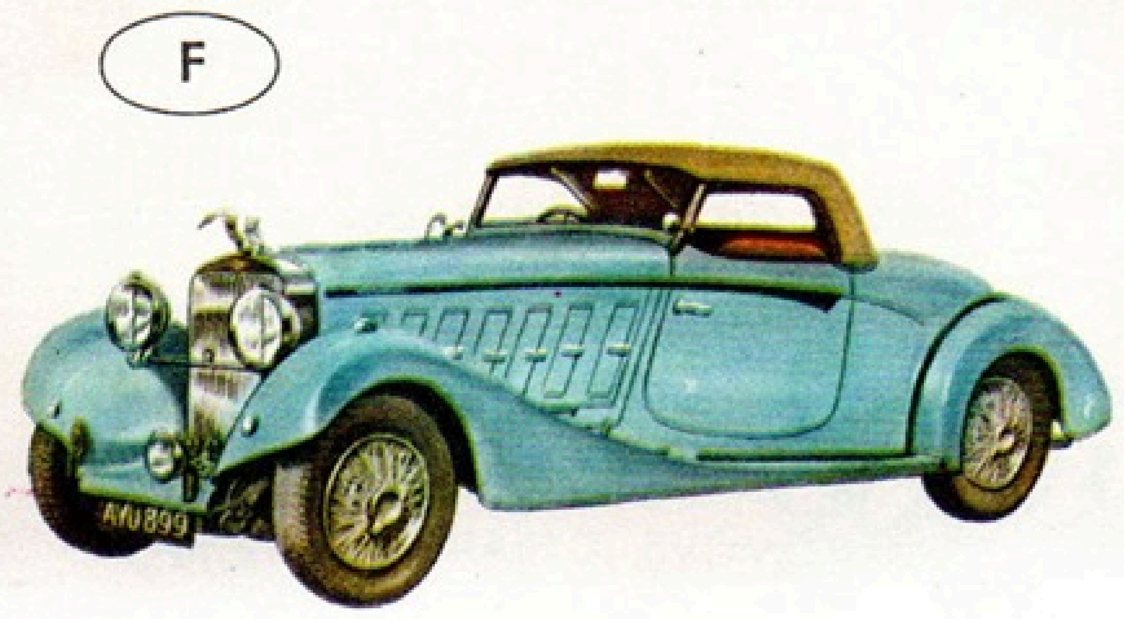
Voisin "22 CV", 1930

Gabriel Voisin se inicia en la fabricación de motores para la aviación con ideas muy originales. Sus producciones son muy personales. En 1946 construye el "Biscuter" en España (pág. 9)

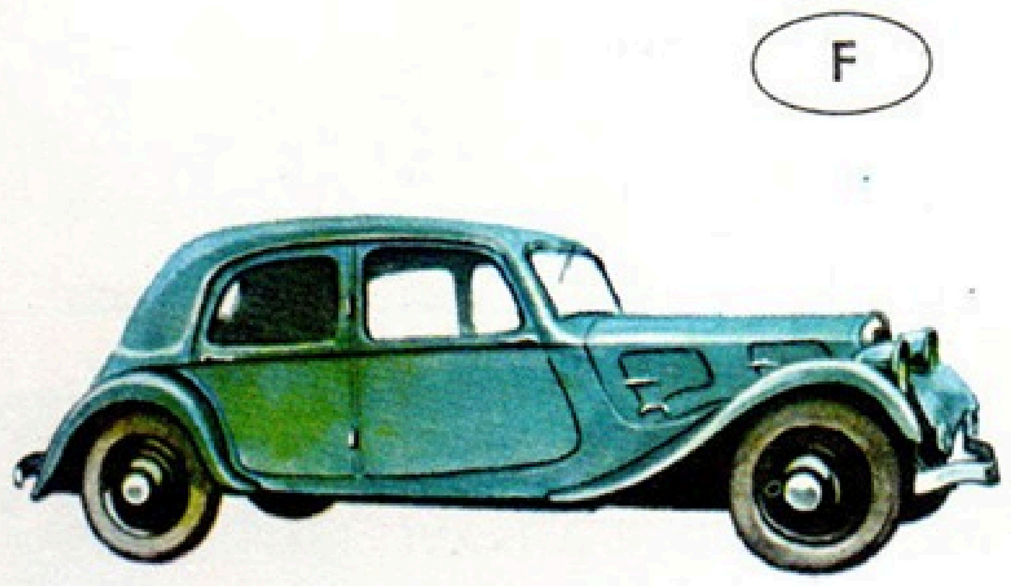


Donnet "4 CV", 1931

En 1930 la marca española "Hispano-Suiza" monta su filial en París en donde concentra su producción. Sus potentes motores son cada vez superados y asi puede llegar a conseguir que sus coches, pesados por su solidez, alcancen los 160 Kmh. También fabrica motores para ferrocarriles.



Hispano-Suiza "68 bis", 1934

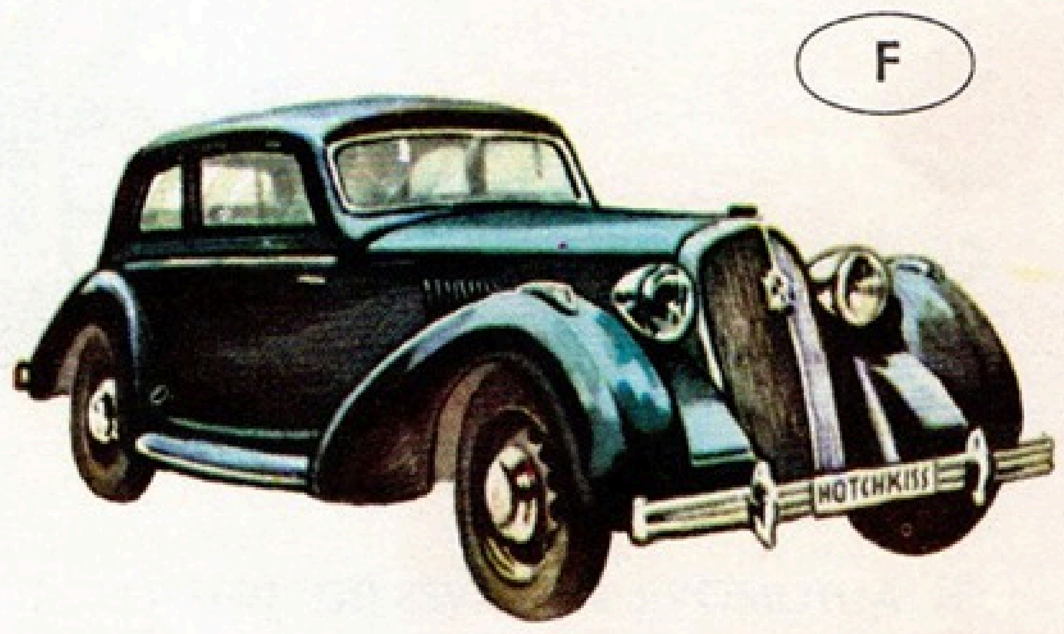


Citroën "7 A", 1934

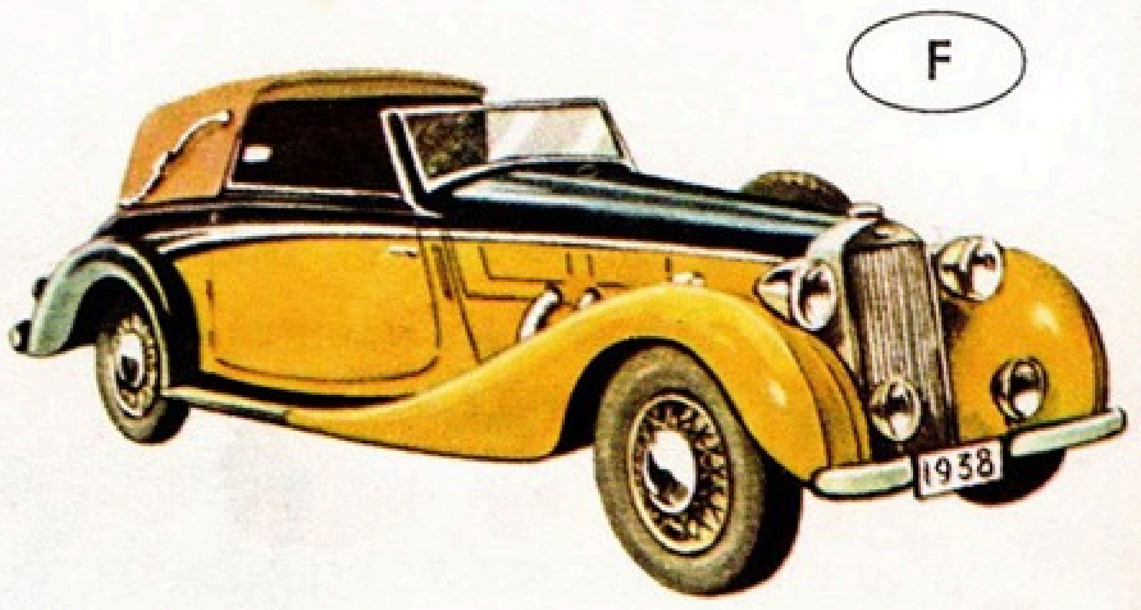
André Citroën es uno de los grandes del automovilismo mundial. Empieza en 1913 e introduce métodos modernos en la fabricación industrial. Sus coches son muy apreciados por su solidez y concepción mecánica que los hace incansables y de vida muy larga. En 1934 construye su famoso "7A" que para la época es un modelo revolucionario. La misma línea de avances técnicos sigue con los modelos "DS 19" y el "2 CV" (Ver pág. 9)

Francia

En 1900 la sociedad Hotchkis dedicada a la fabricación de armas de fuego lanza sus primeros modelos de automóviles. Caracterizados por su robustez ganaron varias veces el Rally de Montecarlo.

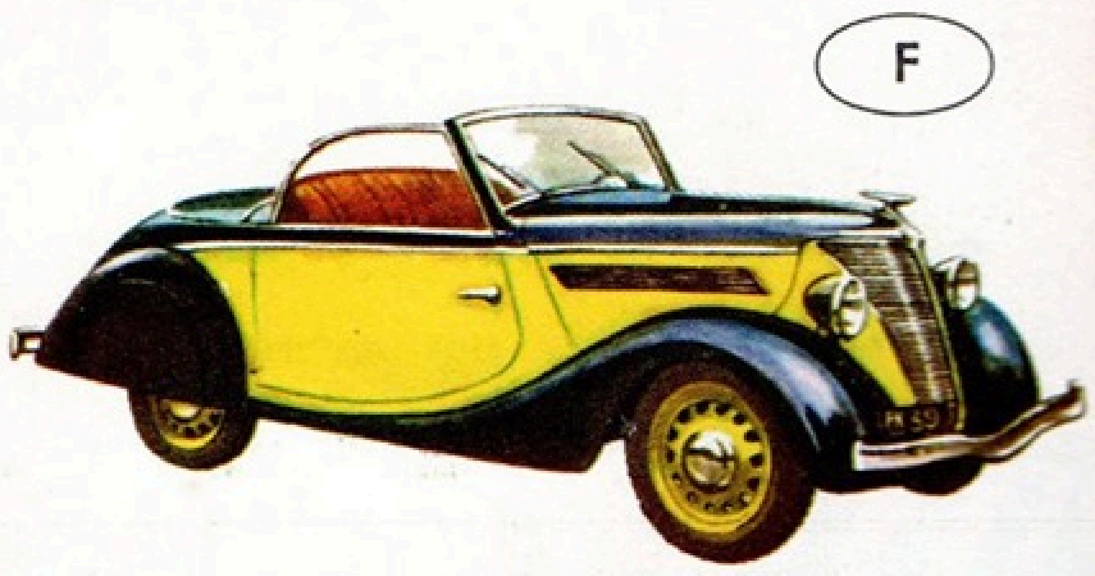


Hotchkiss "GS", 1938

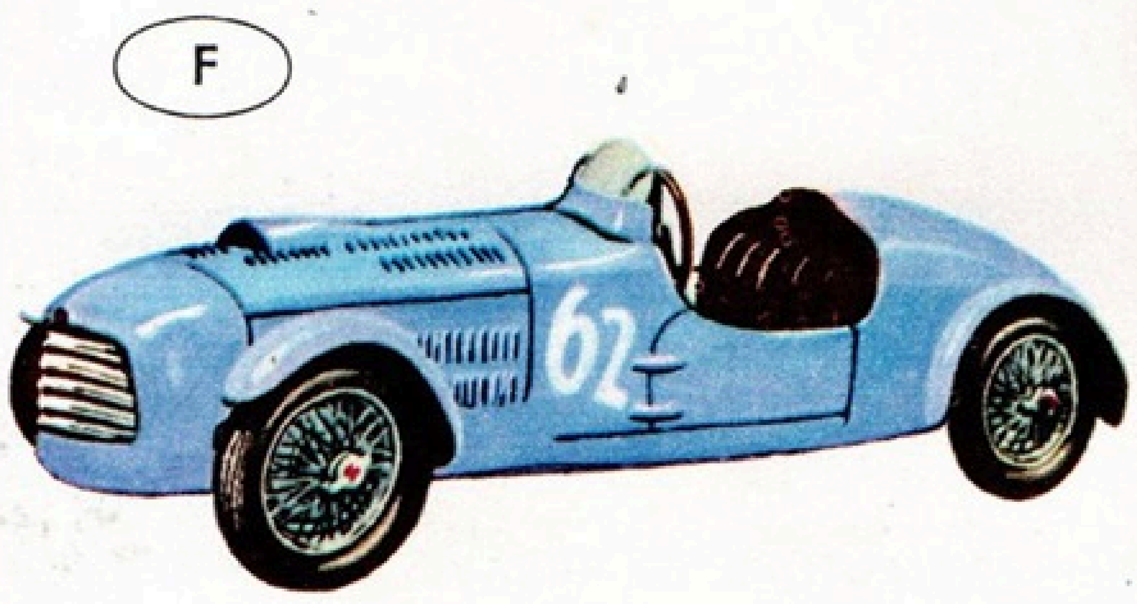


Delage "D8 120", 1938

"Delage" fué un buen constructor de automóviles de turismo y de carreras. No pudiendo resistir la crisis de 1929 fué absorbido por "Delahaye" que continua fabricando los modelos originales con la misma marca.



Eifel, 1939



Simca-Gordini, 1950

La marca "Simca" tuvo su origen en el montaje del "Fiat" en Francia. En 1951, a partir del modelo "Aronde" desarrolla ya sus propios modelos.

La empresa Renault fué empezada como pasatiempo. Pronto Louis, uno de los hermanos fundadores se hizo cargo de la misma. Las victorias en las carreras se sucedieron. Sus concepciones mecánicas son excelentes y muy acreditadas. (ver pág. 9)

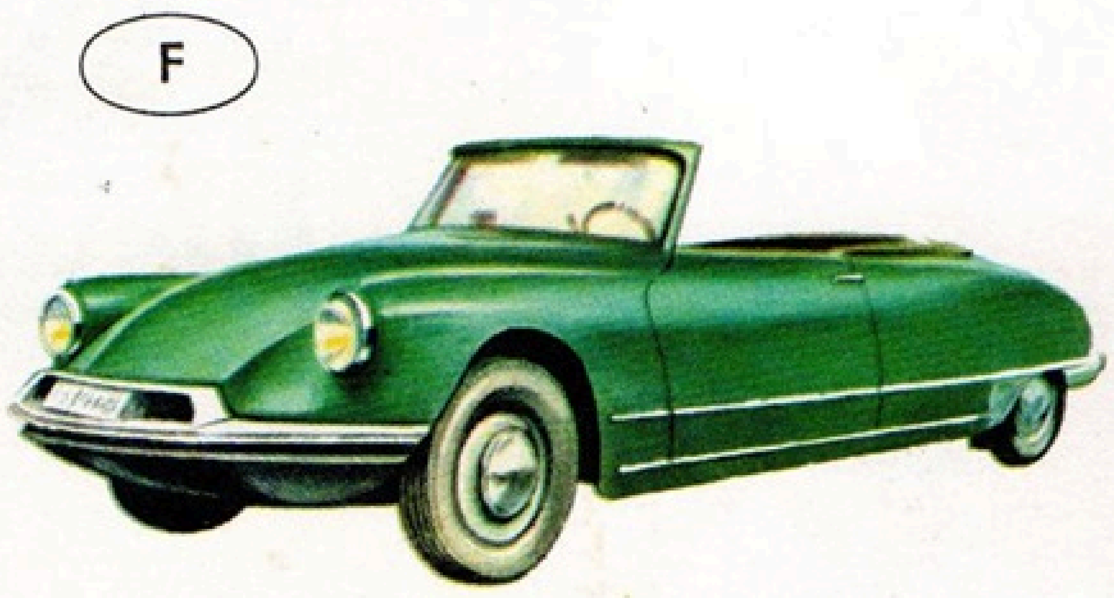


Renault "Florida", 1959

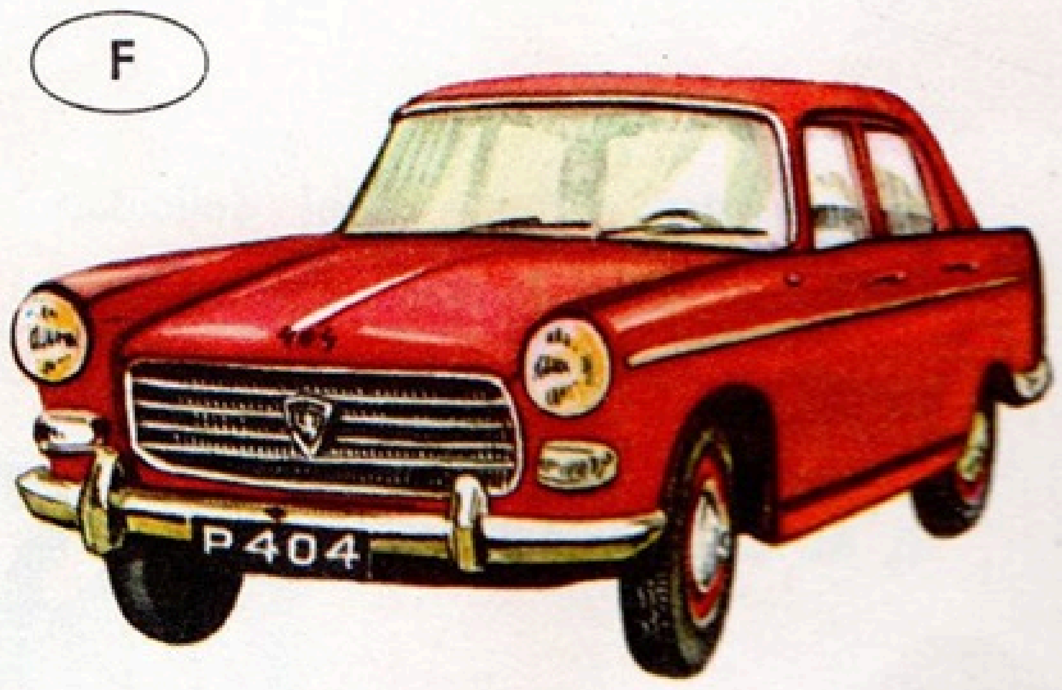
"Panhard" tuvo su origen en 1889 y ya desde un principio sus concepciones mecánicas fueron originales. El modelo "Dyna" 1945 era muy adelantado a su época. Hoy forma parte, por absorción, del cartel "Citroën".



Panhard "Dyna PL 17", 1960



Citroën "DS 19", 1960



Peugeot "404", 1960

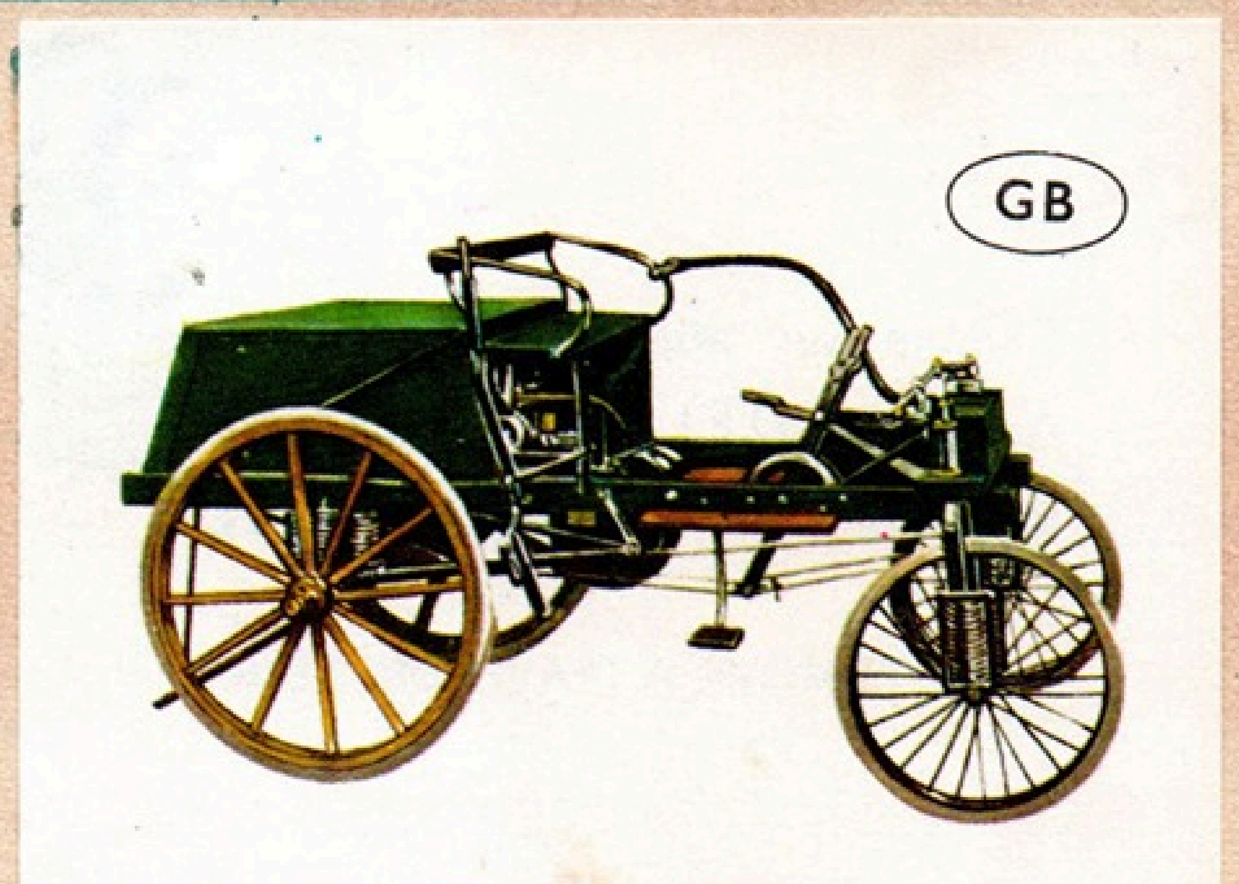
"Peugeot" inicia su fabricación en 1885 partiendo de una familiar fábrica de ciclos. Todos sus modelos son mecanicamente excelentes.

El modelo que reproducimos es con carrocería de Pininfarina.

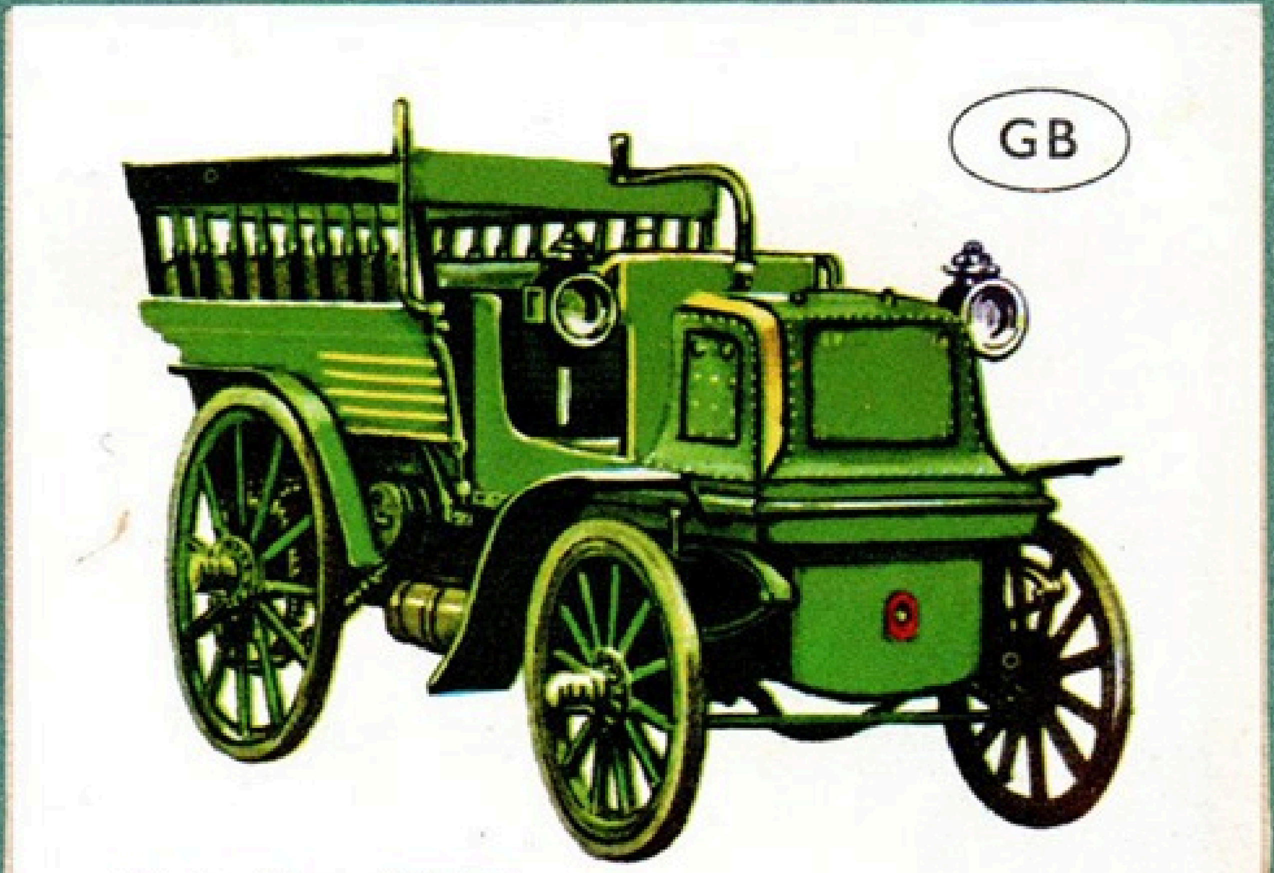
GB

GRAN BRETAÑA

La industria británica del automóvil se ha movido siempre dentro de unas constantes de tradición, personalidad y prejuicios insulares que han pravocado saltos irregulares en los avances técnicos generales en comparación con la producción de otros países.



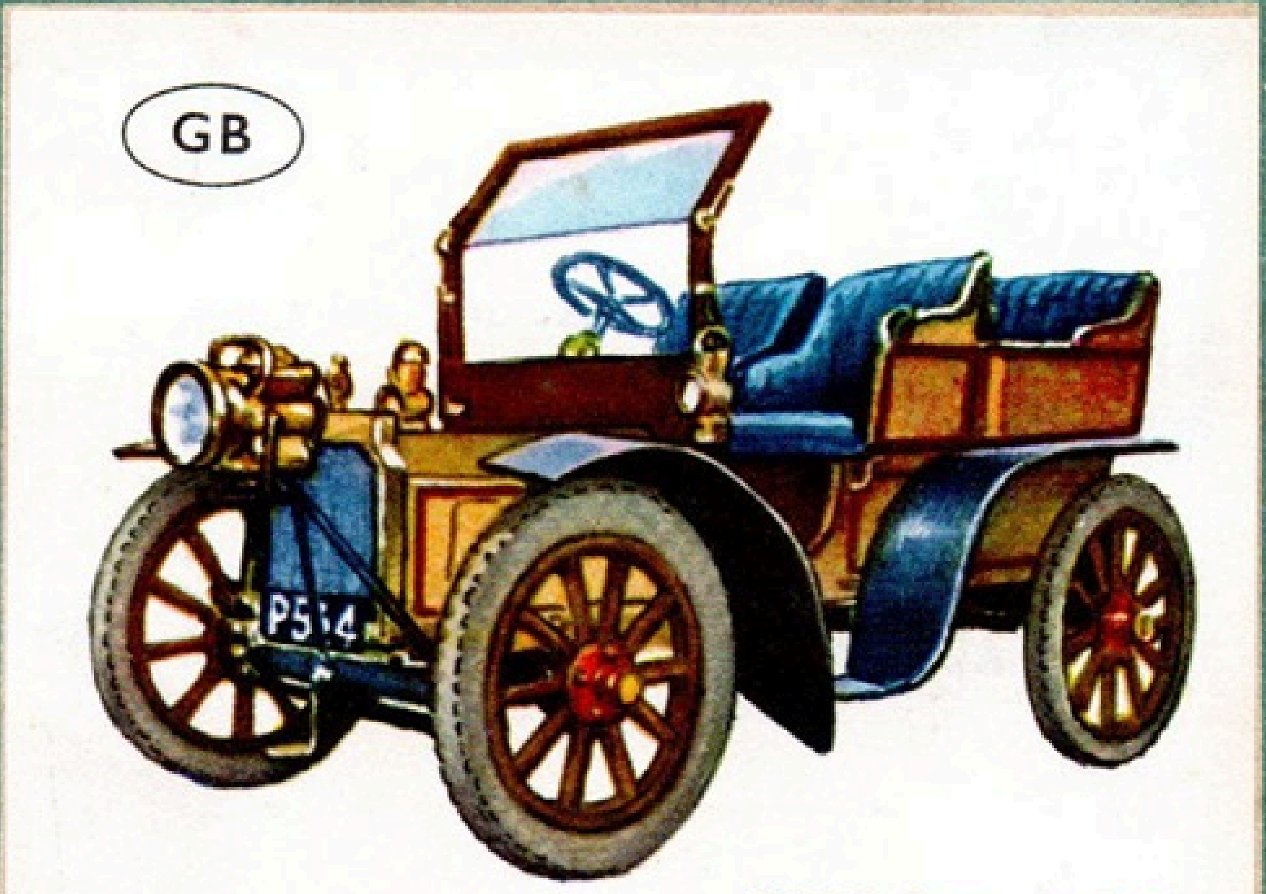
Knight, 1895



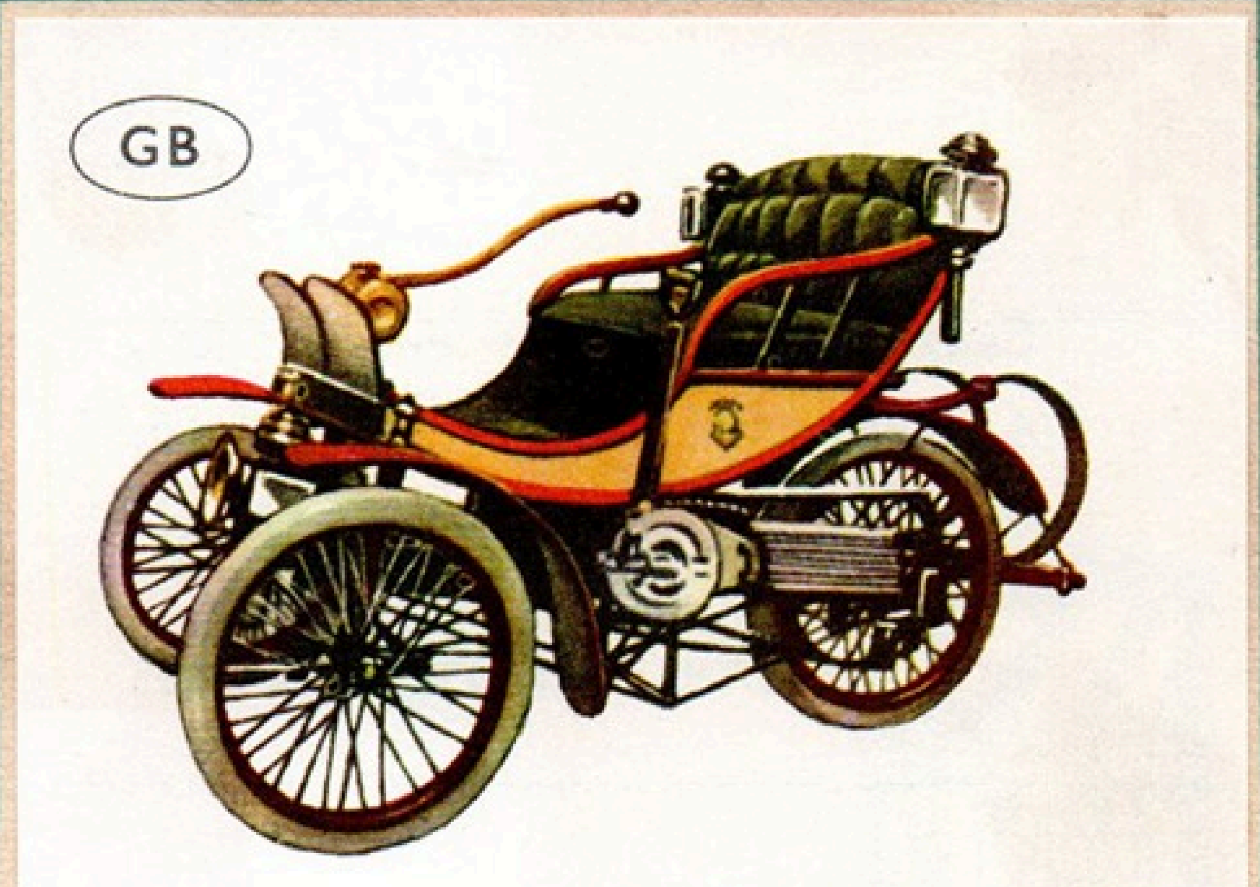
Daimler, 1897

Aproximadamente hasta 1945 todos los fabricantes estaban excesivamente celosos por conservar las características generales que distinguían su marca.

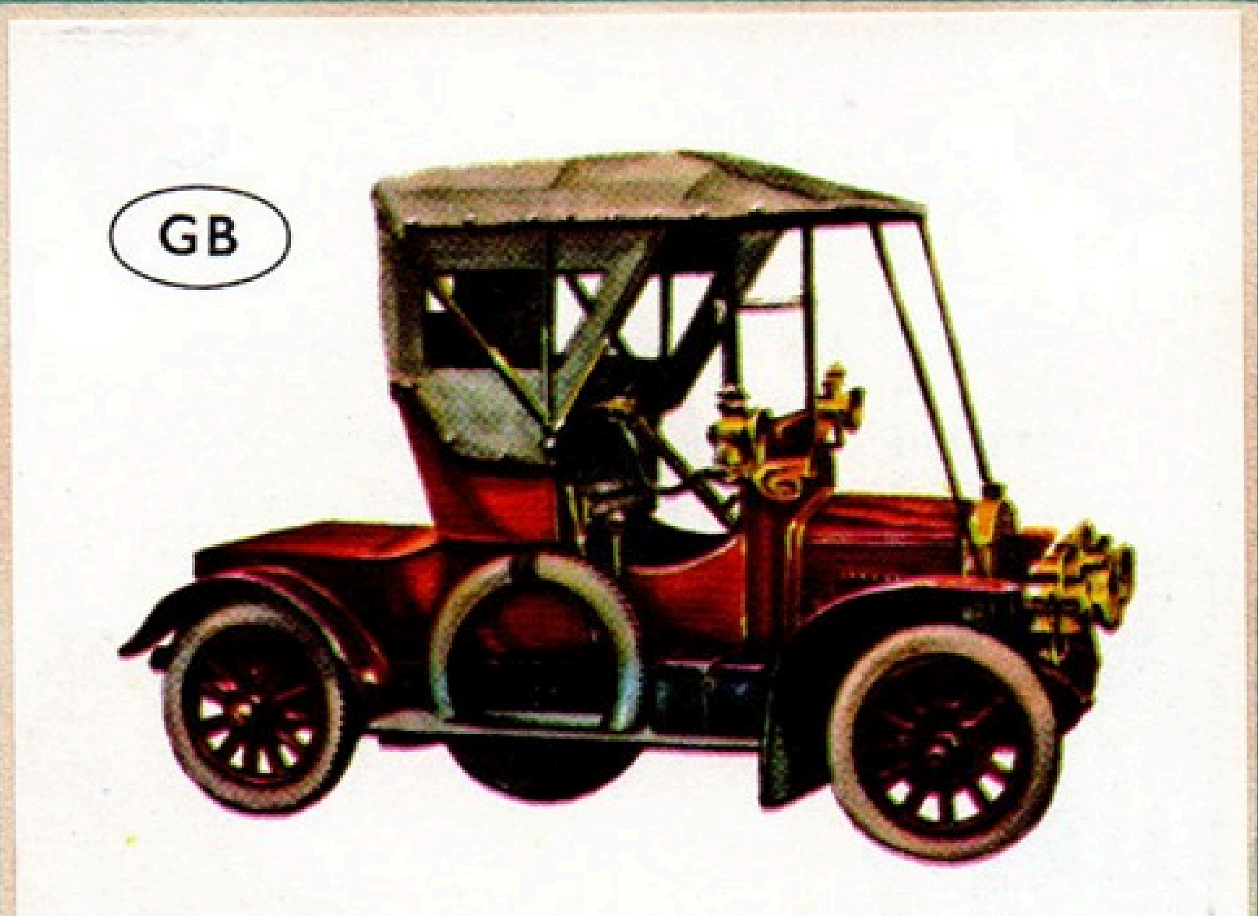
A partir de 1945 se observa un rejuvenecimiento en las concepciones mecánicas provocado por la dura competencia que existe para la exportación en los mercados internacionales. A pesar de ello, los fabricantes ingleses producen una variedad de tipos mucho mayor que los de otros países y se esfuerzan en perpetuar sus tradiciones. Ejemplo de ello es la preferencia que dan a los coches sport y las reminiscencias que aún conservan éstos de las líneas clásicas de los años 20. Una constante preocupación de los constructores británicos que trabajan individualmente ha sido producir coches de carreras completamente diferentes.



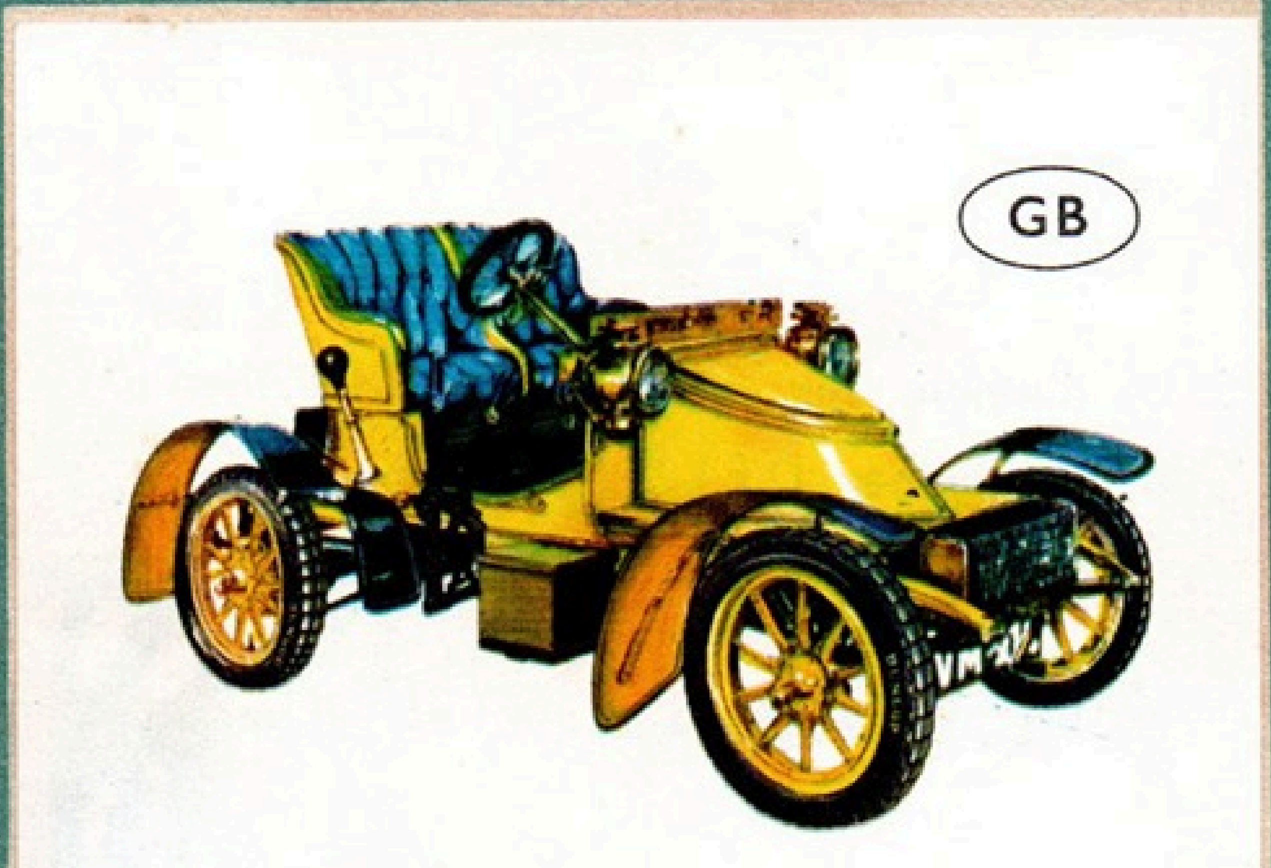
Siddeley, 1903



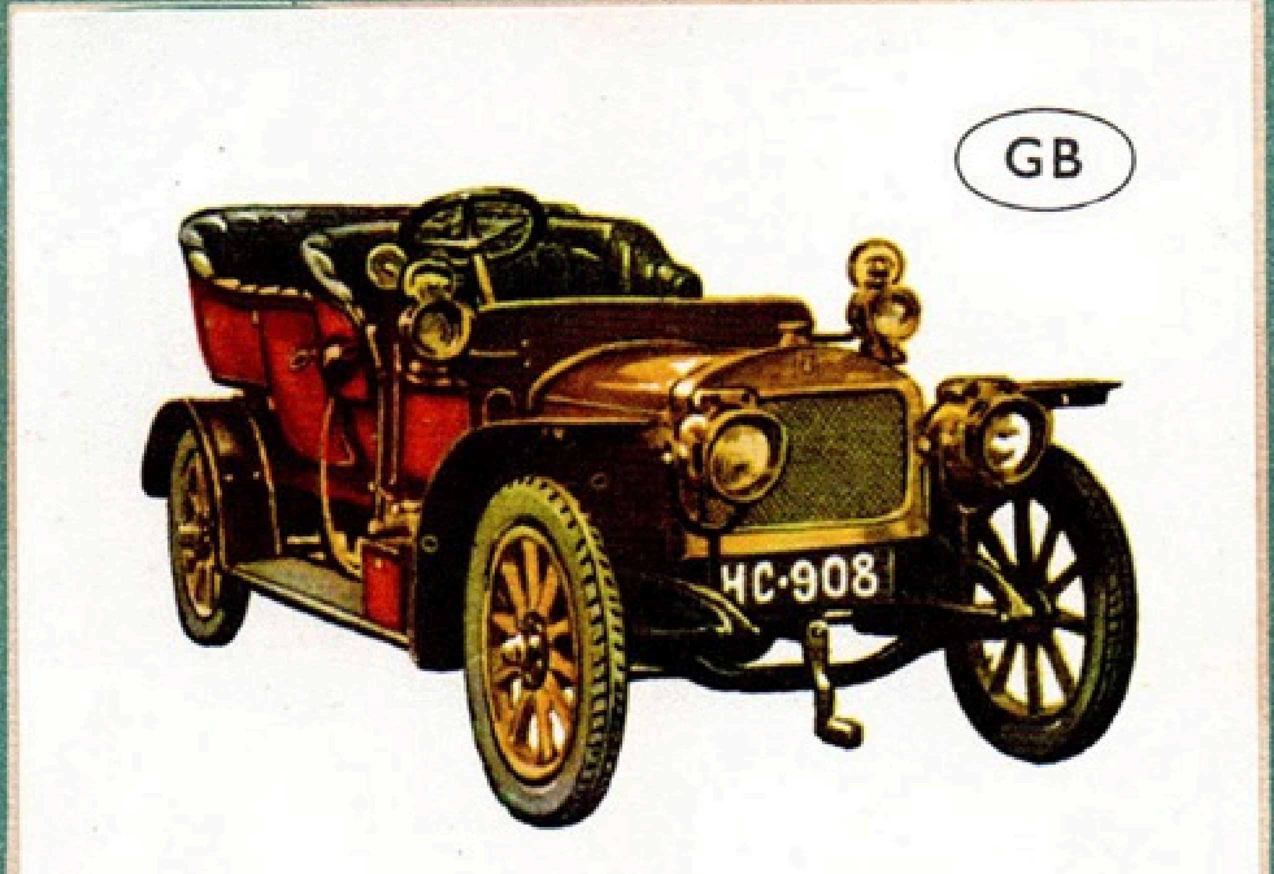
Humber "Sociable", 1898



Singer "Voiturette" 1904



Vauxhall, 1905

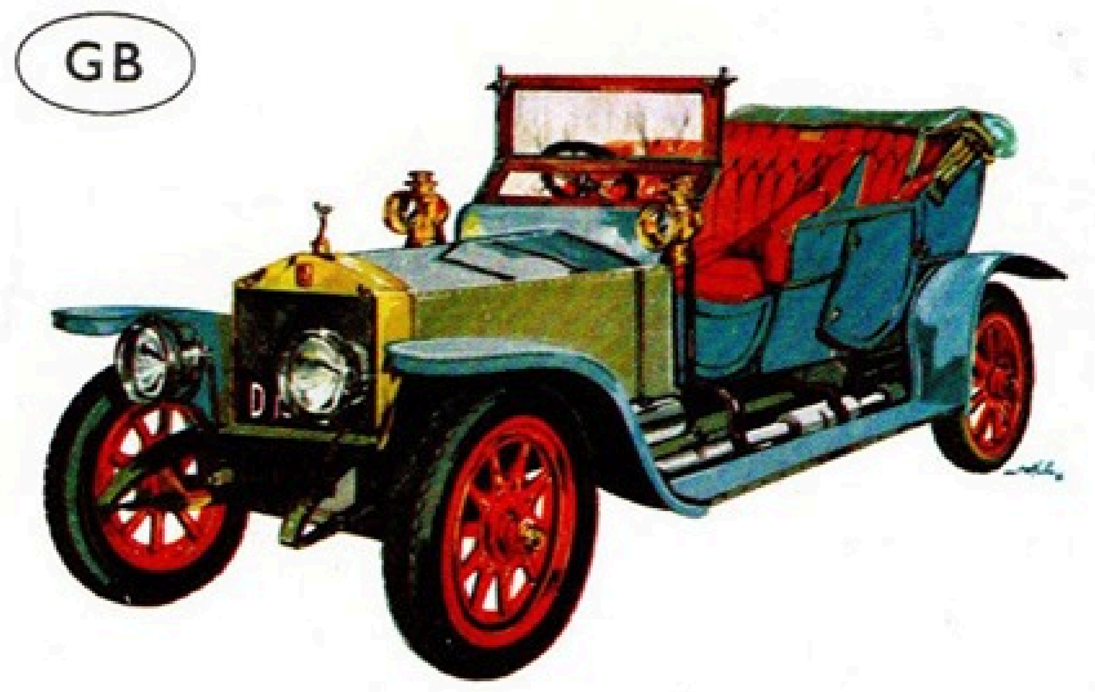


Hillman-Coatalen, 1908

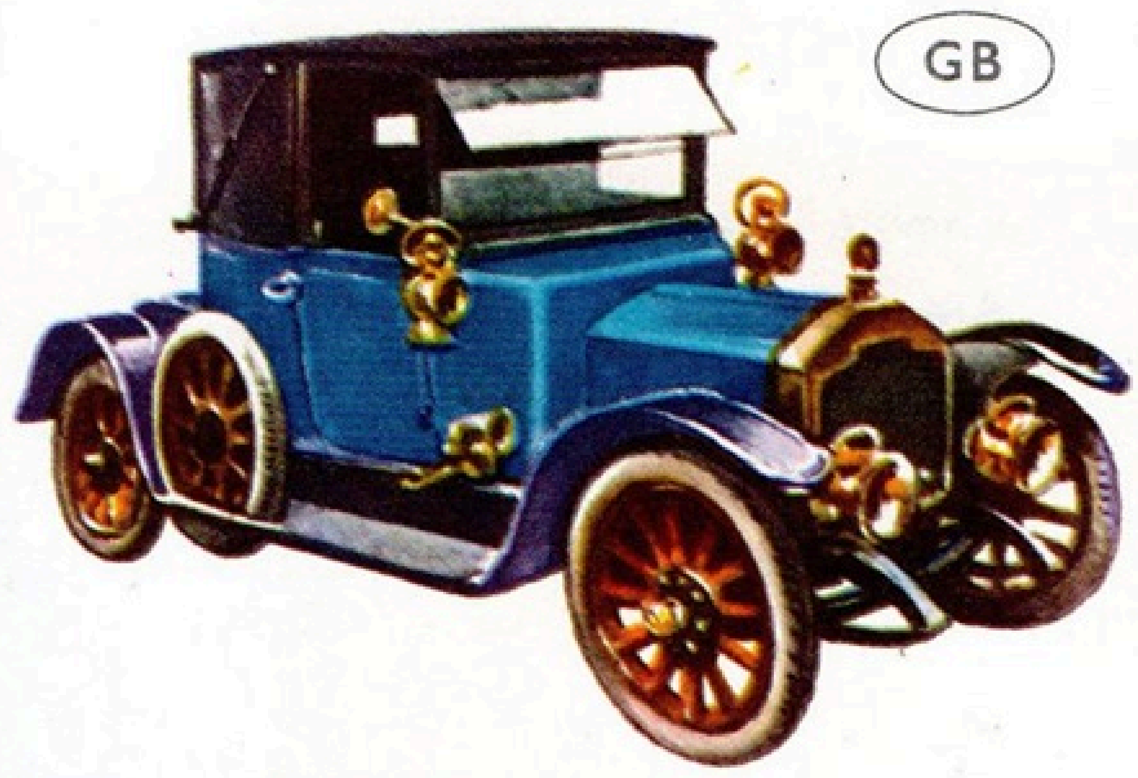
"Knight" es el primer vehículo inglés con motor de explosión. De esta época de los pioneros del automovilismo hay que destacar "Humber" "Singer" "Hillman" "Vauxhall" y la versión del "Daimler" alemán.

Gran Bretaña

F. H. Royce compra un coche "Decauville" en 1903 y lo encuentra tan mediocre que decide reconstruirlo. El resultado es un coche tan bien logrado que C. S. Rolls se asocia con él y nace así la fabricación del "Rolls-Royce" que ha llegado hasta nuestros días como prototipo de coche de alta calidad. Hoy la marca dedica casi toda su producción a los motores de aviación.



Rolls-Royce, 1909

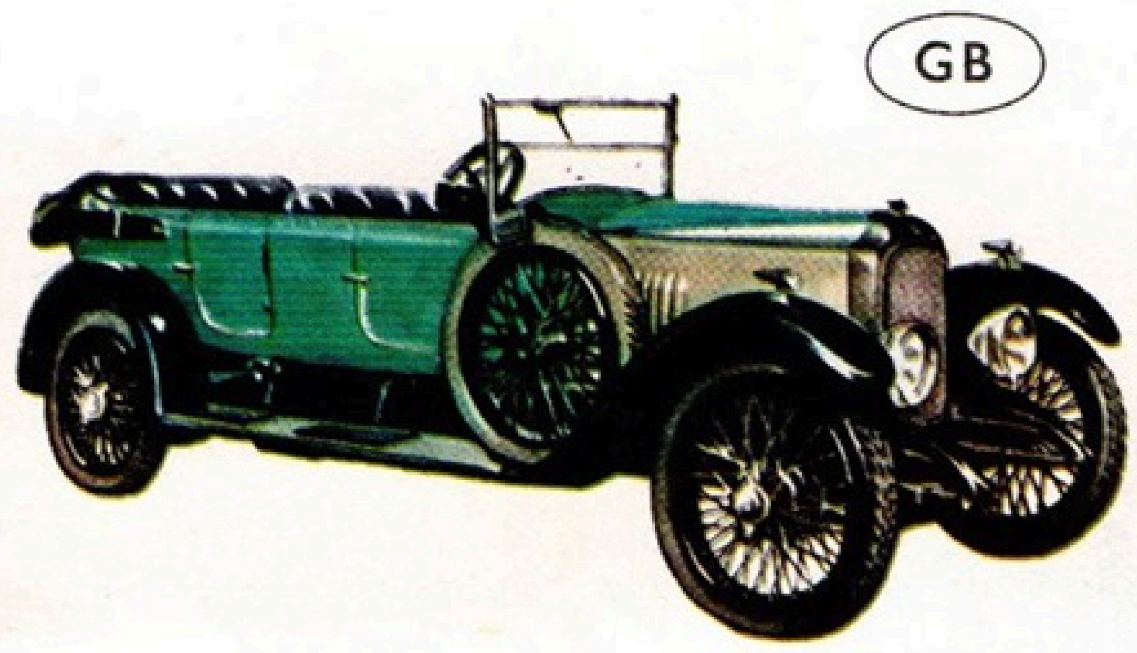


Rover "Twelve", 1912

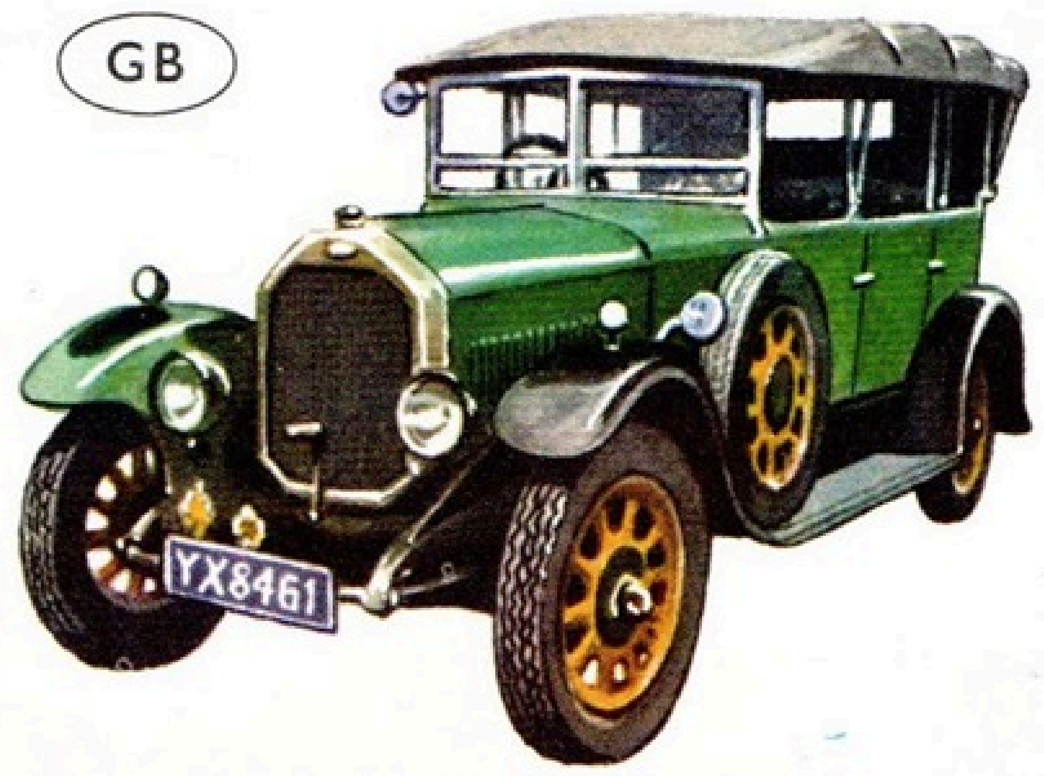
A partir de 1904 "Rower" fabricantes de ciclos construyen sus primeros automóviles. Ha tenido siempre una alta calidad y su modelo BRM participó en las 24 horas de Le Mans en 1963.

"Vauxhall" construían motobarcos antes de dedicarse a los automóviles. En 1903 construyen su primer modelo. A partir de 1926 "Vauxhall" pertenece a General Motors.

De 1898 a 1956 "Riley" fabrica conservando sus características. Hoy es un producto estandarizado de British Motors Corporation.

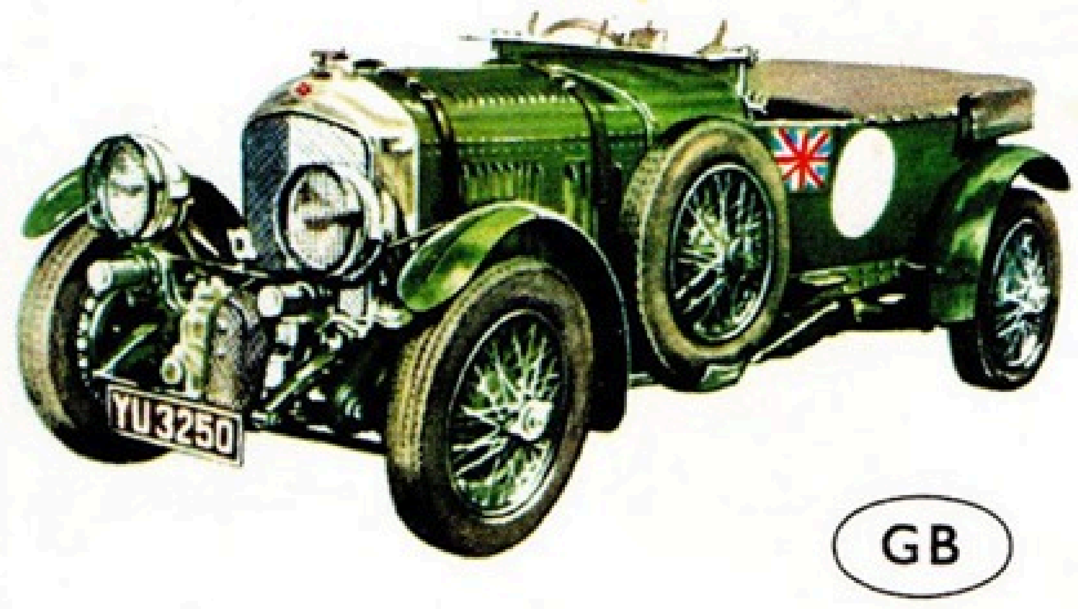


Vauxhall, 1922



Humber "14/40", 1928

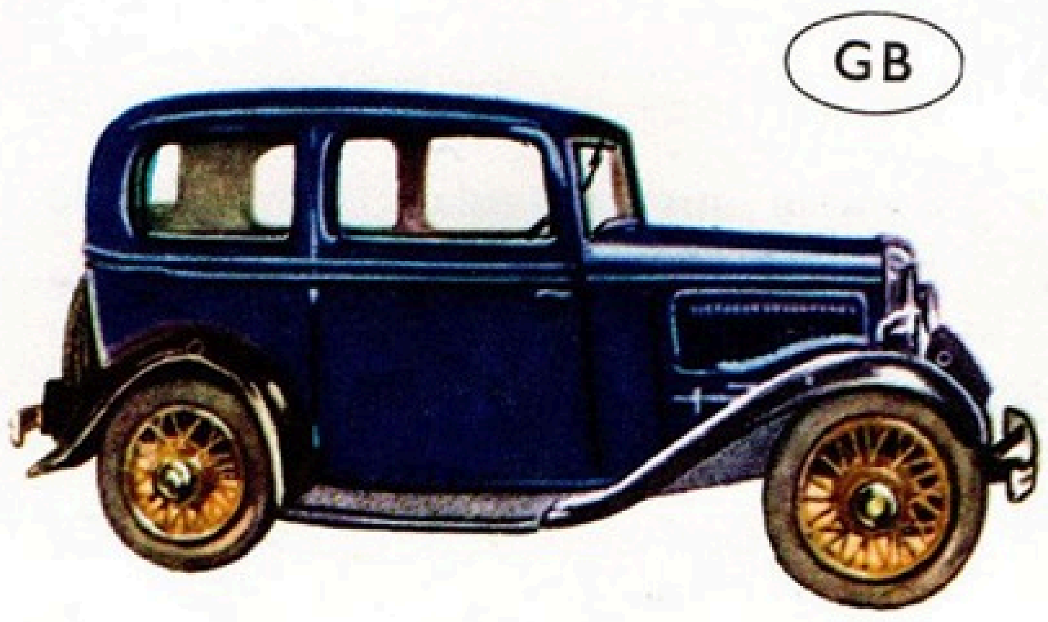
Como otros constructores ingleses, Bentley proviene del campo de los motores para aviación. En 1919 construye su primer automóvil que va modificando hasta llegar a sus magníficos modelos de 1930-31. Varios triunfos en Le Mans y numerosos records han valido a la marca su prestigio. Posteriormente fue absorbida por Rolls-Royce, que continua fabricando con la misma marca.



Bentley "4,5 litros", 1930

Herbert Austin debuta como fabricante de automóviles en 1895. El célebre "Austin Seven" fue el primer coche pequeño construído en gran serie.

En 1951 la marca fusiona con la British Motors Corporation.

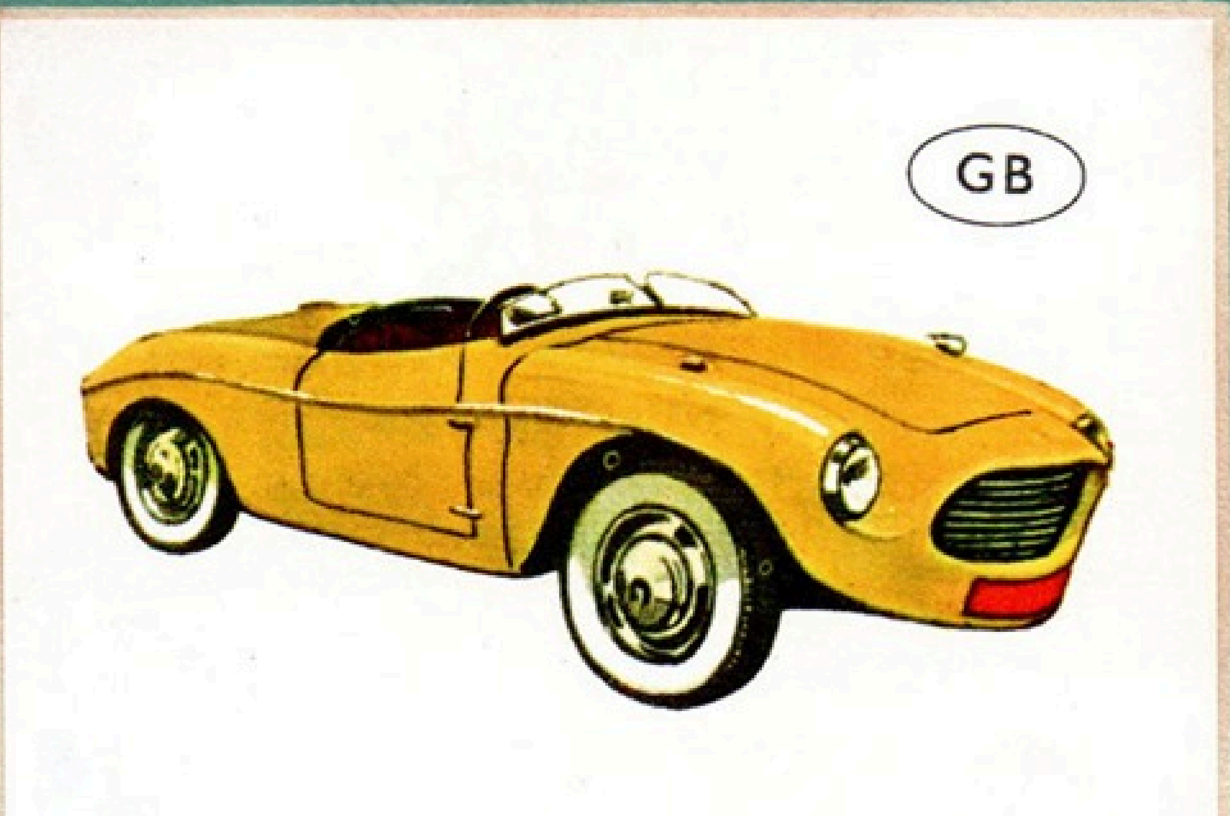


Ford "Eight", 1932



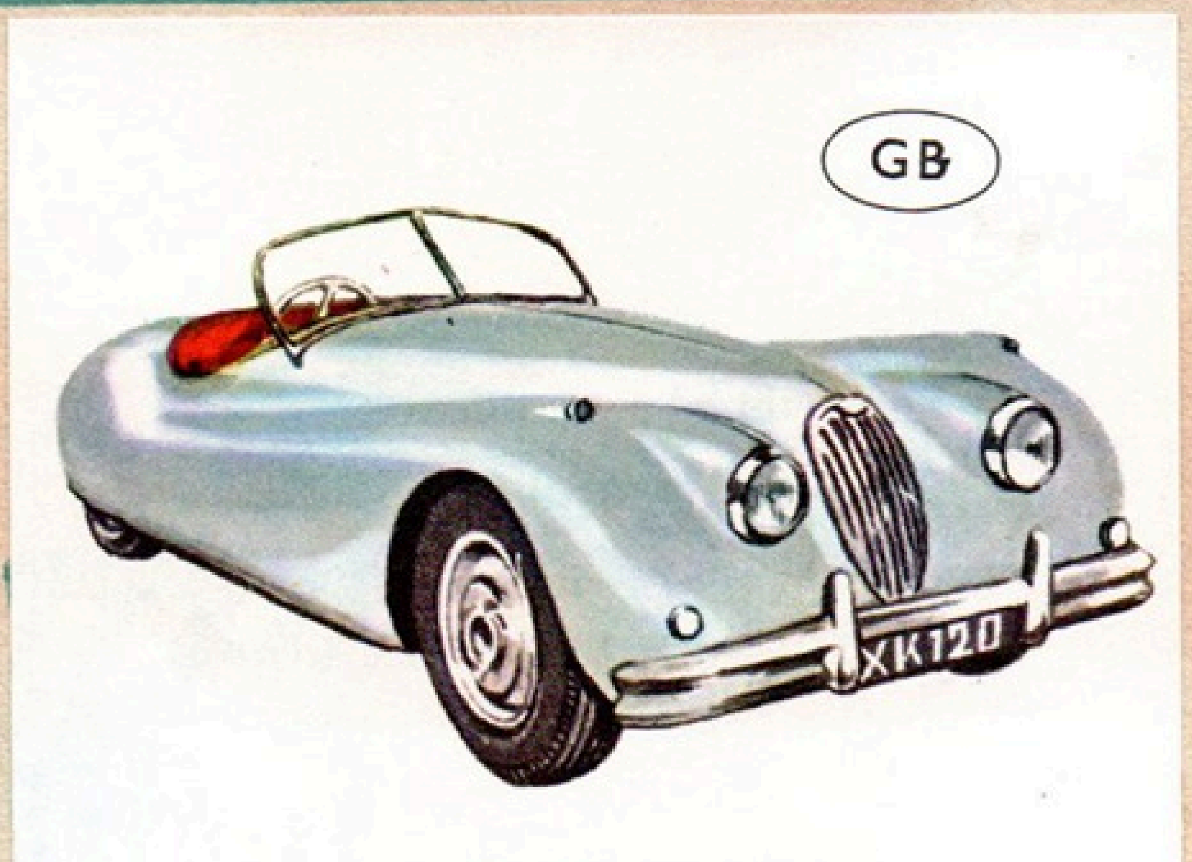
Bentley "Continental", 1938

Gran Bretaña



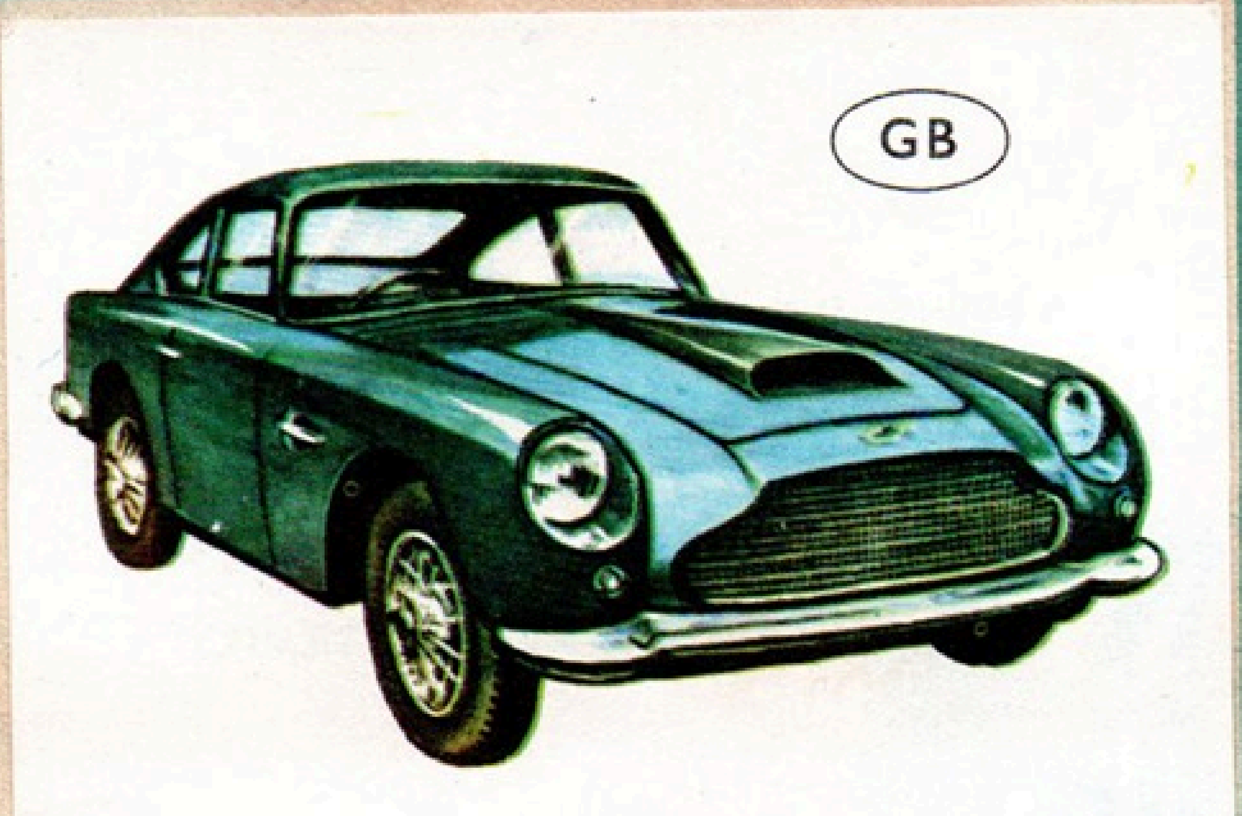
Jowett "Jupiter R 4", 1953

Benjamín y William Jowet fabricaron un incansable motor para coche popular. Sus modelos fueron mejorando hasta llegar al sensacional "Javelin" La producción cesa en 1955.



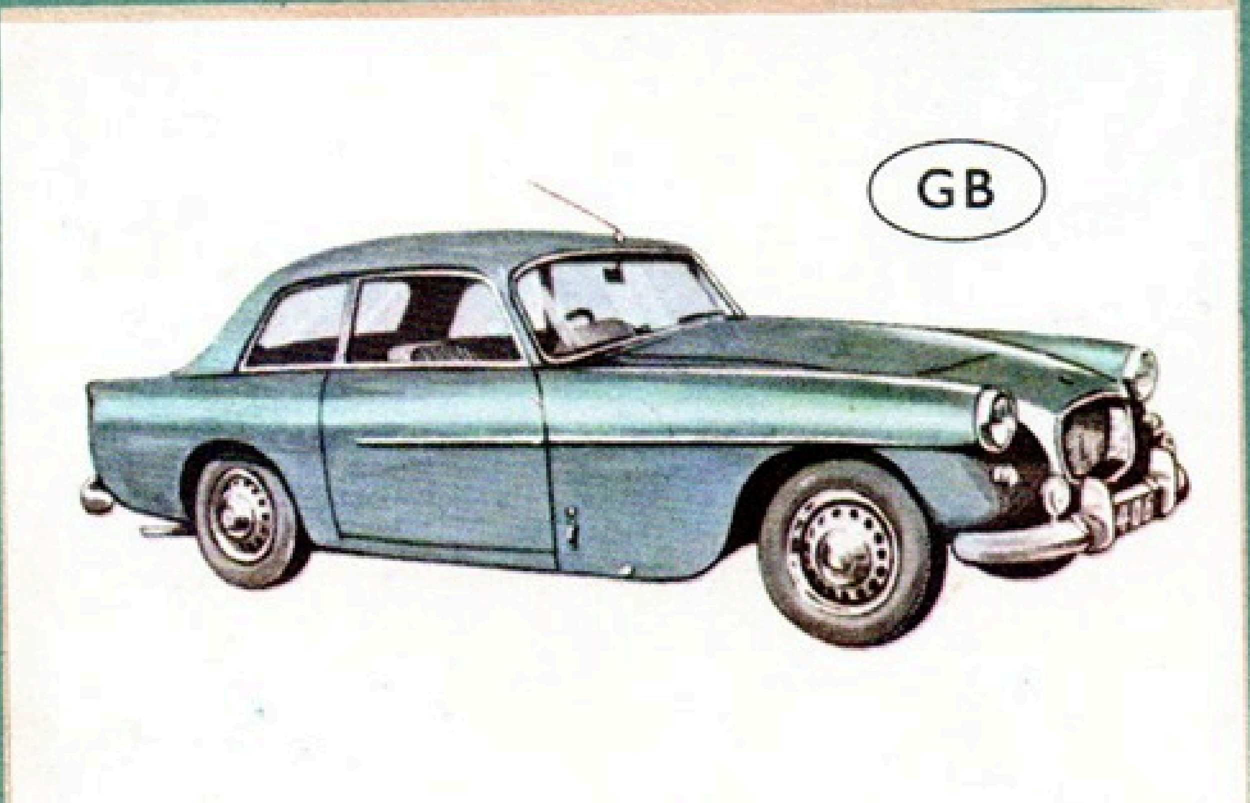
Jaguar "XK 120", 1949-54

William Lyon después de unos años de fabricar el "Standard", coche de escasos resultados, lanza en 1936 el "Jaguar" que a partir de 1948 toma gran importancia en el automovilismo mundial.



Aston Martin "DB4 GT", 1960

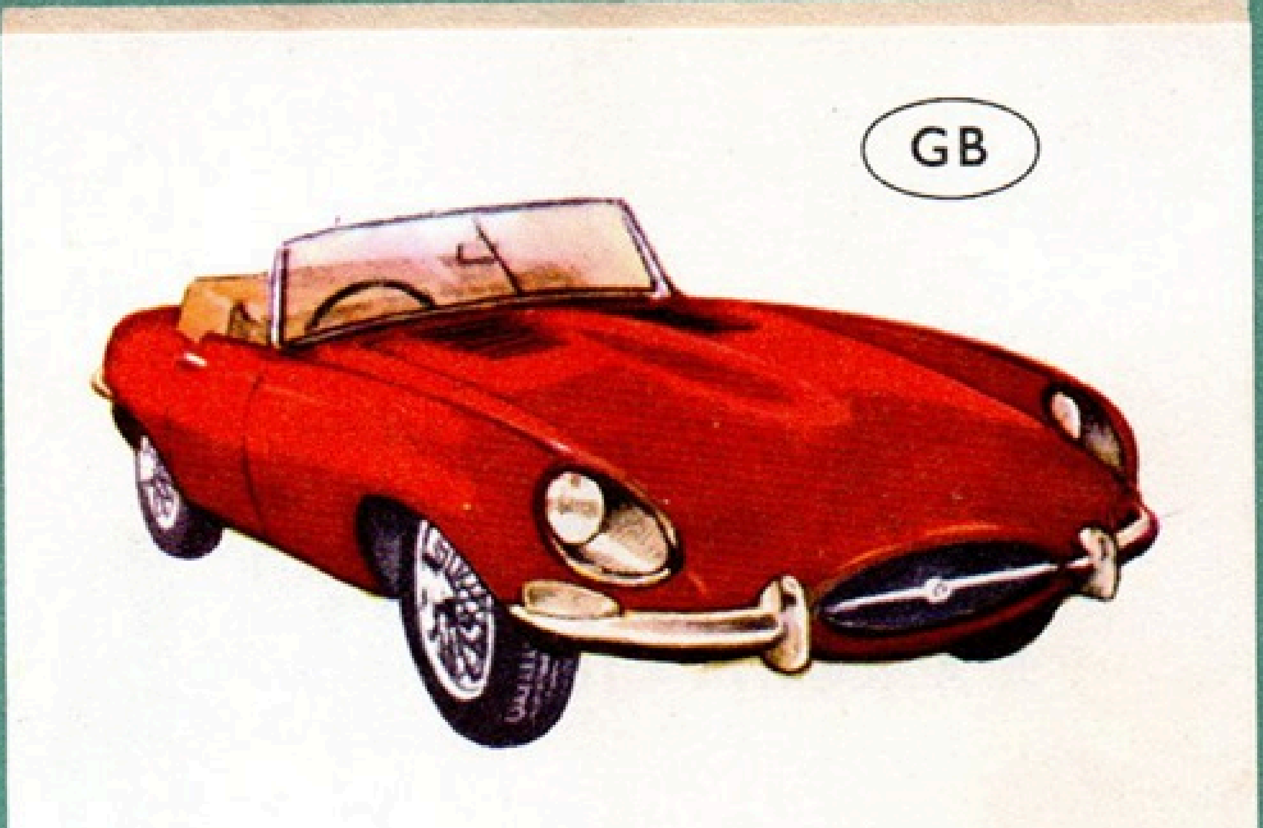
Lionel Martin bautiza su primer coche "Aston Martin". Esta marca pasa diversas vicisitudes hasta 1947 y el grupo David Brown se hace cargo de ella.



Bristol "406", 1960

"Bristol" es un coche inspirado en el "BMW" alemán del cual conserva las iniciales y emplea el motor. A partir de 1947 cambia éste por un motor Chrysler canadiense.

La British Motors Corporation engloba actualmente la producción de Austin y Morris, marca ésta que aparte de sus habituales modelos fabrica el "MC" sport que nació como una variante del "Morris Minor".



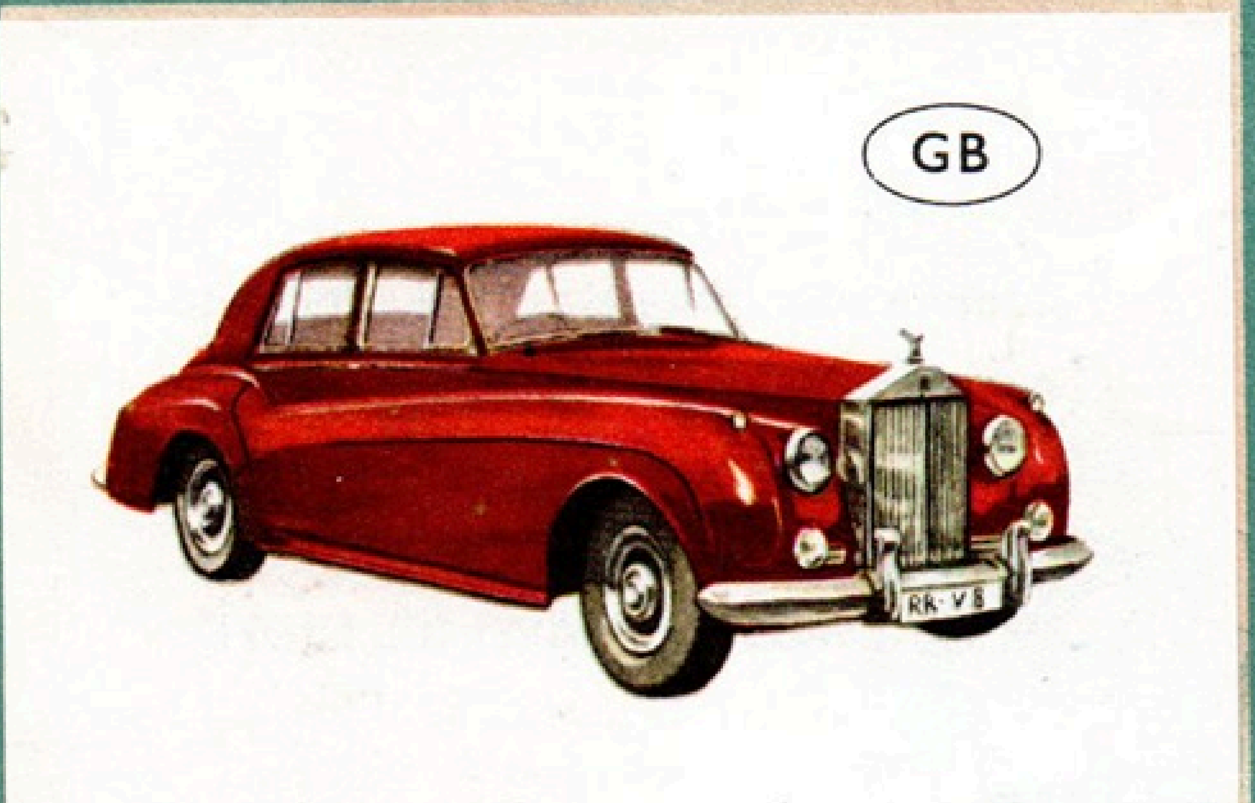
Jaguar "Tipo E", 1961



MG "1600 MKII", 1961



Ford "Consul Classic 315", 1961



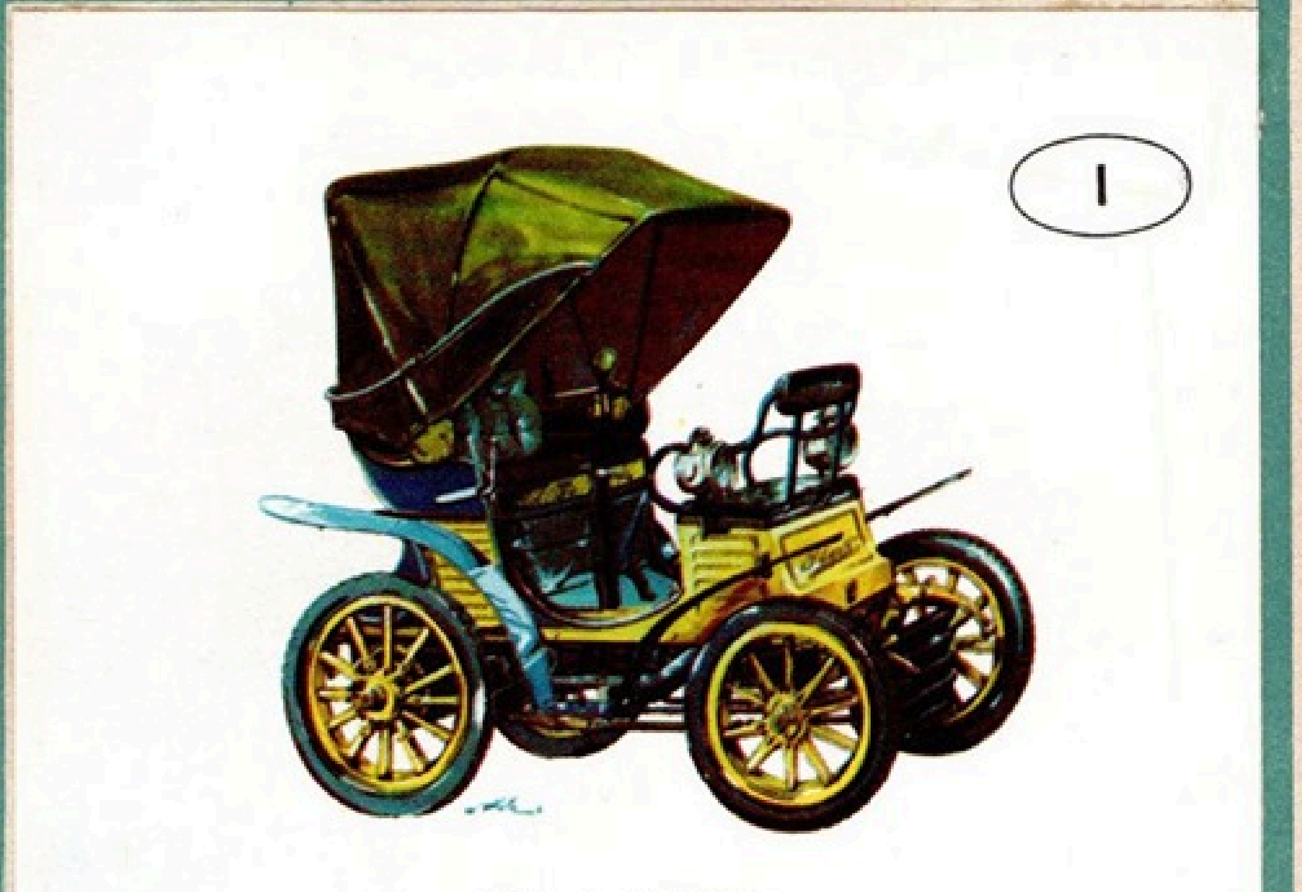
Rolls-Royce "Silver Cloud II", 1962

La Ford británica deriva directamente de la marca americana. El pequeño Ford "Eight" dió la pauta con su indestructible motor que aún es empleado en la serie "Popular". En los otros modelos ha sido ya cambiado.

I

ITALIA

La industria automovilística italiana posee unos antepasados muy gloriosos. Gentes llenas de imaginación y de genio que han estudiado desde muy antiguo los problemas técnicos relativos a la tracción mecánica. Una buena colección de automóviles históricos se encuentra en el prestigioso museo del automóvil en Turín.

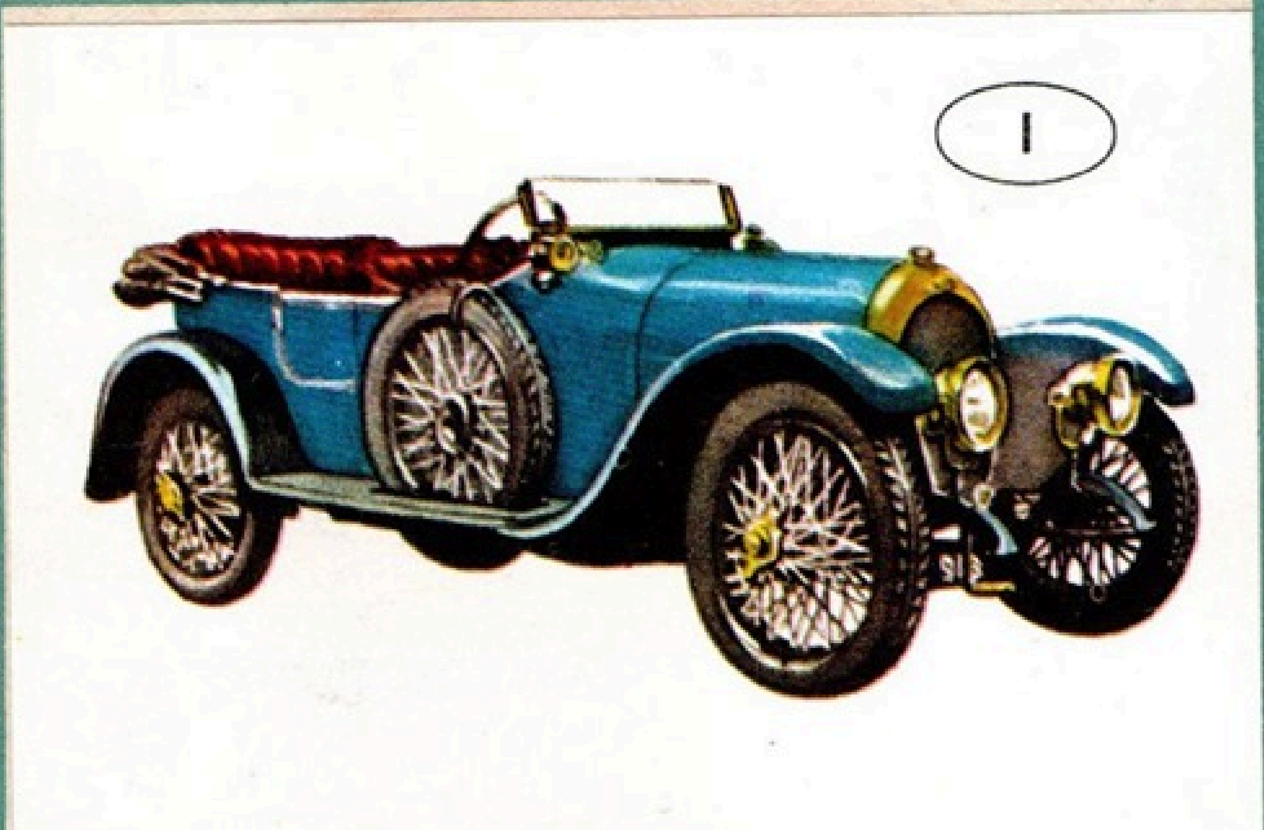


Fiat, 1899



Itala, 1906

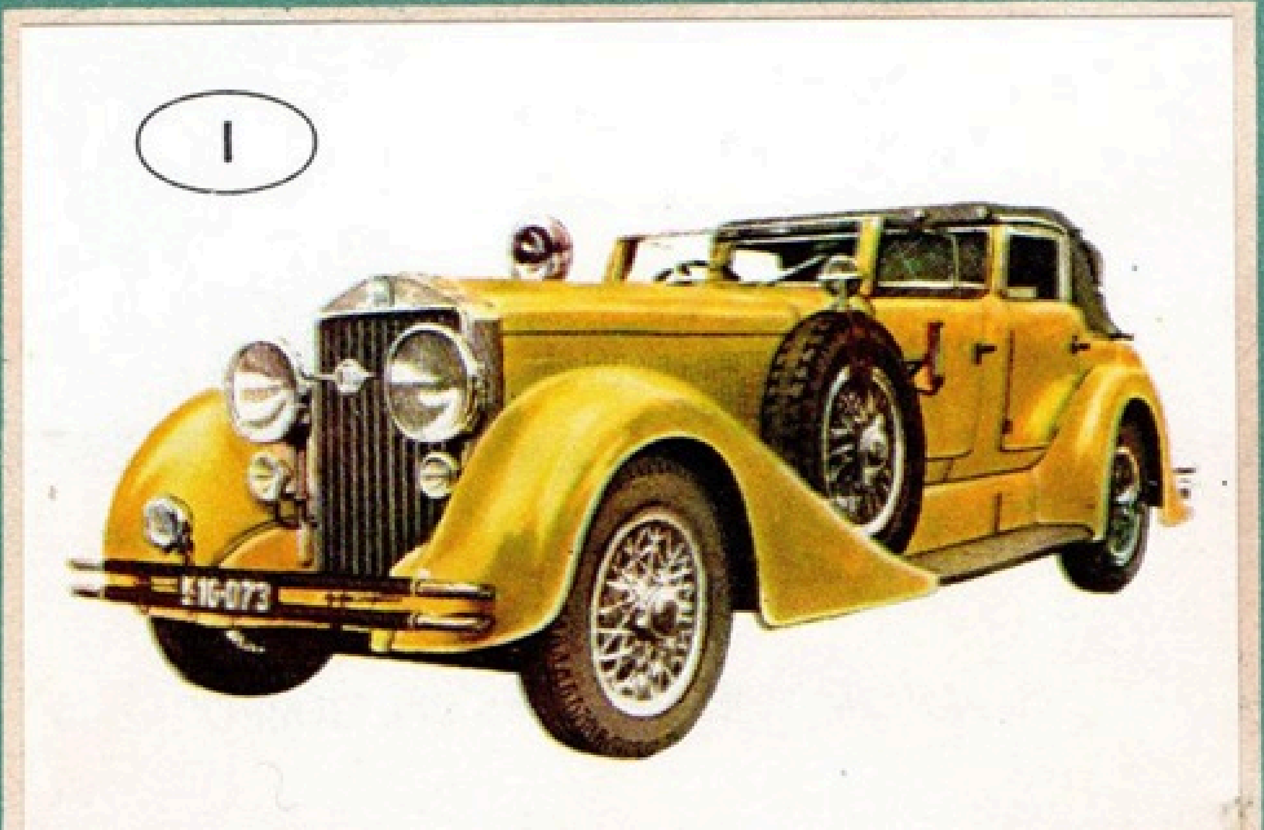
Con un entusiasmo contagioso los técnicos italianos se lanzaron a la aventura de surtir de automóviles a las carreteras del país. Técnicamente bien dotados han conseguido que sus vehículos sean una feliz combinación mecánica con la tradicion estética. Su producción actual es de unos 600.000 vehículos al año. Sus licencias están bastante extendidas.



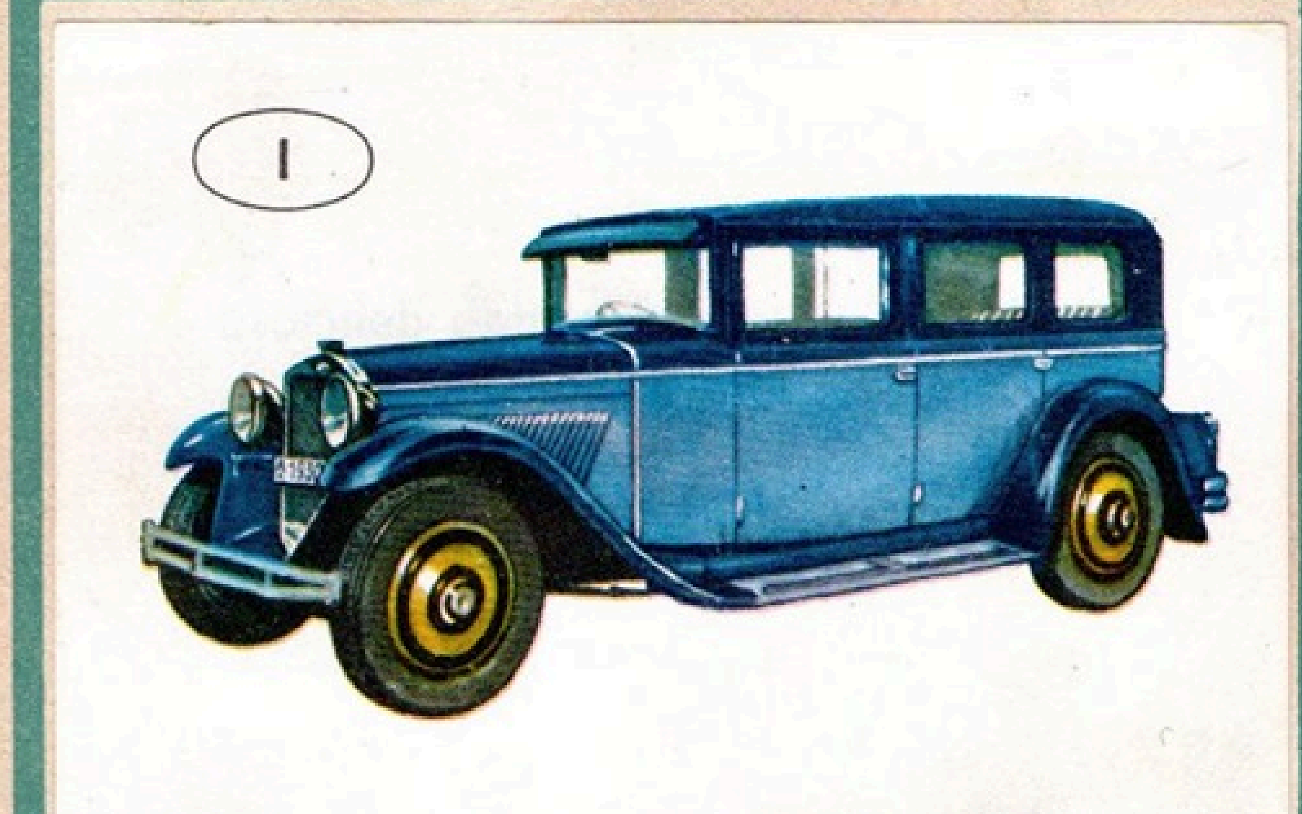
Züst, 1913

"Itala" fabricó de 1904 a 1935. Un "Itala" en el año 1907 ganó, pilotado por el príncipe Borghese, la carrera París-Pekin.
La marca "Züst" produjo por unos cortos años, aunque en 1908 consiguió un tercer puesto en la prueba New York-París (Vía Siberia).
La gran factoría Ansaldo perteneciente a la industria pesada, fabricó de 1920 a 1935 automóviles de turismo. Estos coches, por los años 20 consiguieron varios records internacionales.

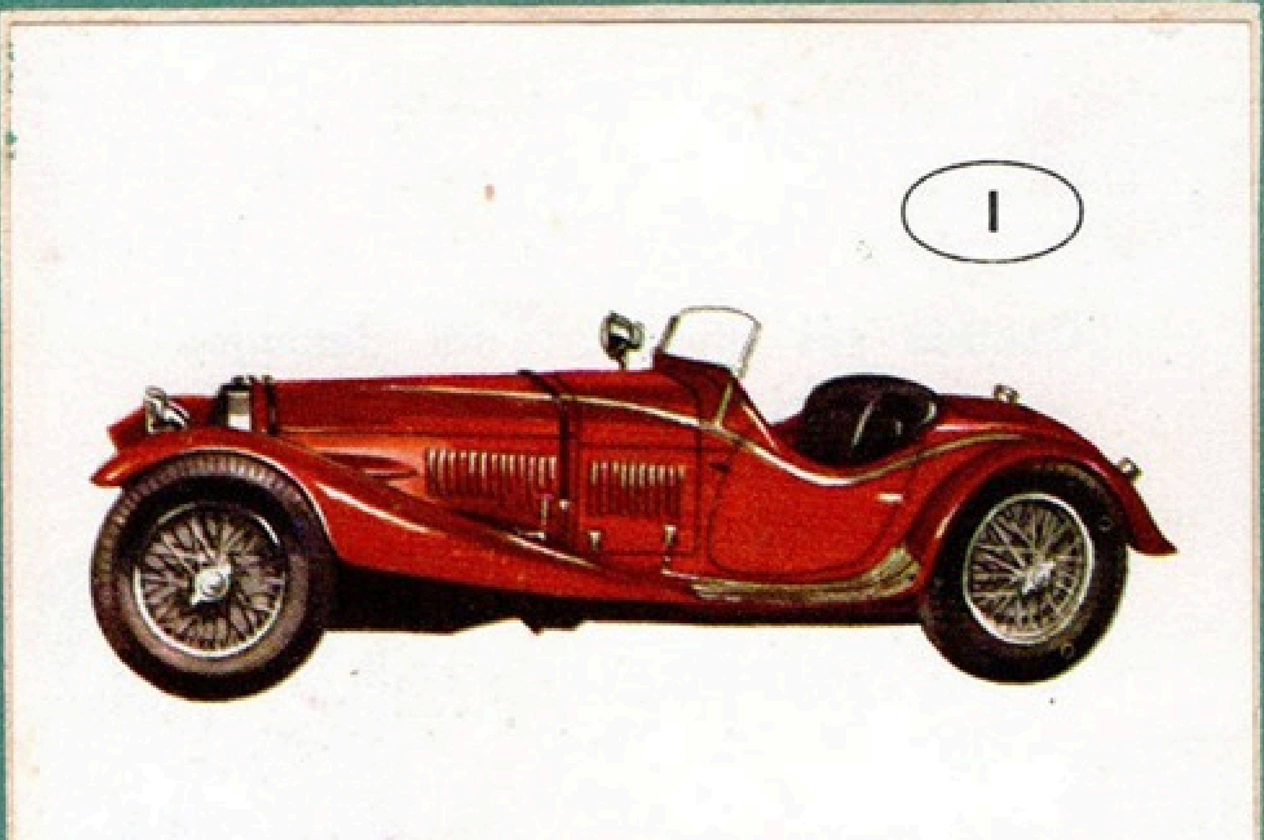
"Isotta-Fraschini" es otra marca que consiguió bellos y buenos coches. Con un motor enorme el "8A Spinto" era un buen coche de viaje. Un revolucionario modelo en 1947 fracasó por las condiciones de la época.



Isotta-Fraschini "8A Spinto", 1929



Ansaldo "Tipo 18", 1920

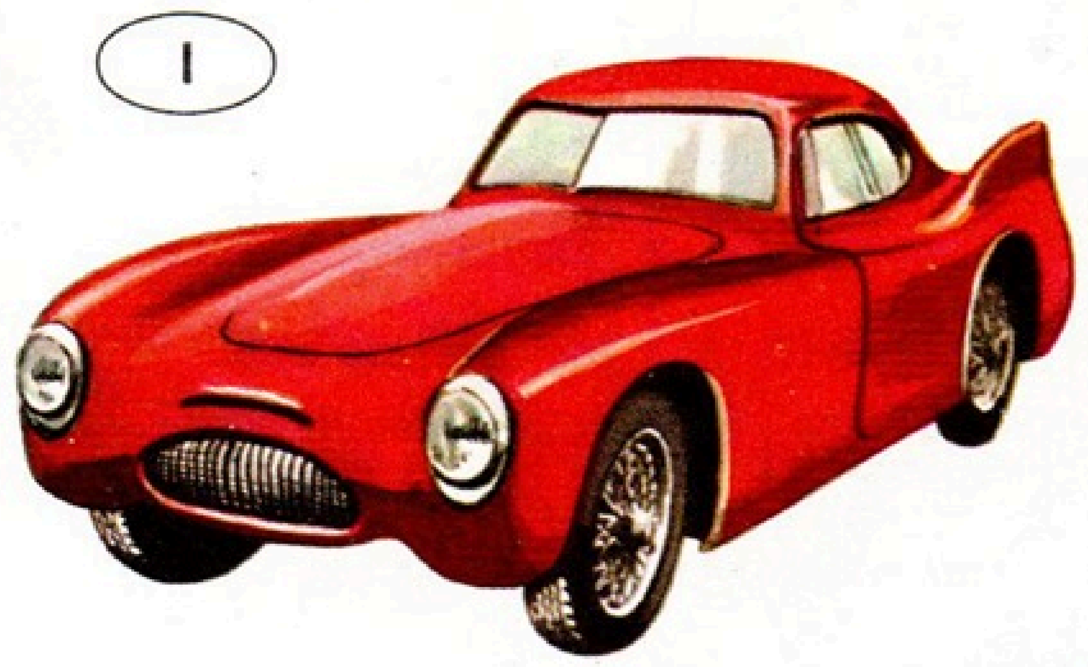


Maserati "16 cilindros", 1932

La Fiat empezó a fabricar en 1899. Una valiosa colaboración técnica y comercial han valido a la marca numerosos éxitos hasta el punto que hoy produce el 80°/₀ de los coches italianos. El dominio de fabricación del cartel se extiende a los campos aéreos y marítimos.
Sus modelos han marcado época, tal es el modelo "501" que se fabricó de 1918 a 1925. El "Topolino" de 1936 fué otro éxito. La serie "Balilla" de 1934 sensacional como coche ligero. El "1.100" inaugurado en 1937 ha sufrido varias modificaciones hasta hoy. Las series "1400" y "600" se fabrican también en España. (pág. 9).

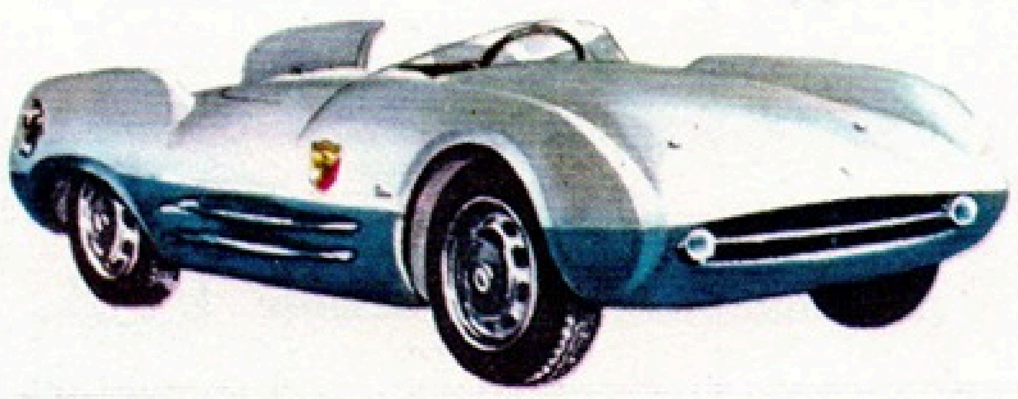
Italia

La antigua fábrica ALFA que producía desde 1909 no tomó incremento hasta que en 1919 se hizo cargo de la misma Nicola Romeo que la reorganizó y bautizó "Alfa-Romeo". Participando en las carreras fueron numerosos los éxitos conseguidos. Sus coches de turísmo se benefician de los ensayos deportivos.



Cisitalia "202", 1948

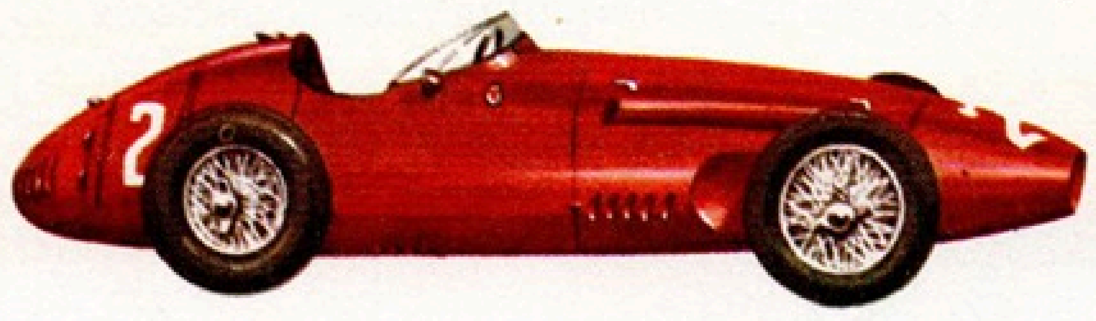
El industrial Piero Dusio debuta como fabricante de automóviles en 1946 con su "Cisitalia" partiendo del Fiat "1100" modificado. Otros ensayos se hicieron con motores Ford, pero Fiat le suministra lo esencial.



Abarth "103", 1955

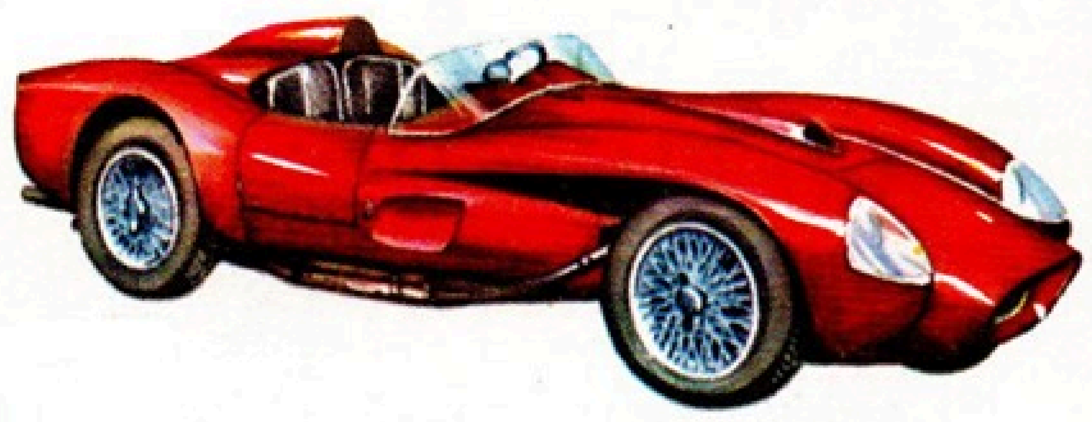


Alfa Romeo "2000 Sportiva", 1956



Maserati "250/FI", 1957

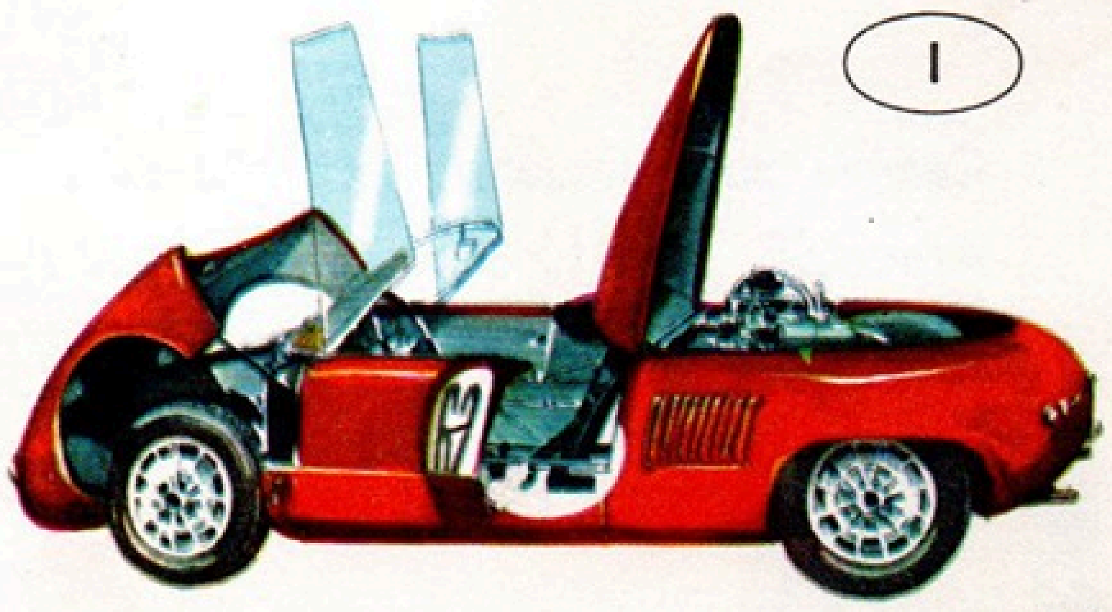
Maserati se ha especializado en coches de carreras. Su producción limitada le permite continuos modificaciones que ponen siempre los últimos modelos al día. Sus victorias son numerosas y sensacionales.



Ferrari "Testa Rossa", 1958

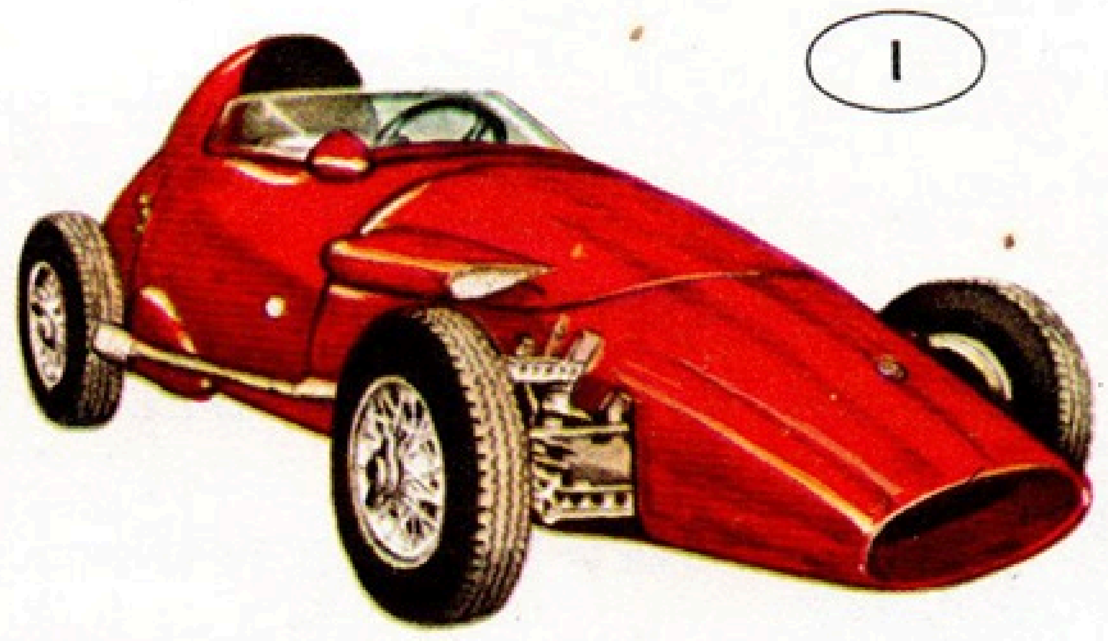
Enzo Ferrari fundador de la "Scudería" de su nombre se dedicó a partir de 1931 a pilotar coches "Alfa Romeo" con los que triunfa en todas las carreras hasta 1933 en que pierde terreno ante los "Auto-Unión" alemanes. Esto le decide a a construir su propio automóvil que no sale hasta 1947. Construye deportivos y de lujo.

Carlo Abarth transforma su fábrica de equipos especiales para el automóvil en constructora. Todos sus modelos tienen diversos puntos de partida con motores de Fiat o Alfa-Romeo y también Porsche y Simca.



Abarht "Le Mans", 1961

El poderoso ingenio italiano tiene una clara manifestación en el caso de Stanguellini. Partiendo de motores Fiat elabora una complicada mecánica de unos resultados increibles.



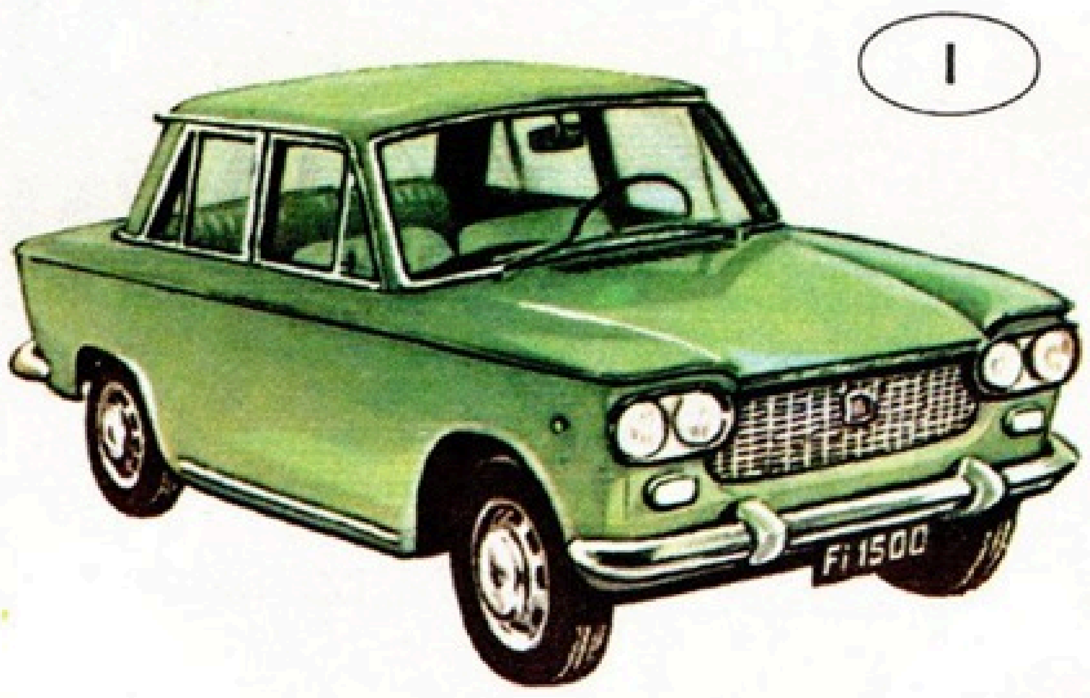
Stanguellini "Junior", 1961



Lancia "Flavia", 1961

Italia

El primer "Lancia" data de 1908. En 1912 presenta un modelo sensacional. Luego en todos sus modelos ha introducido siempre novedades muy apreciables.

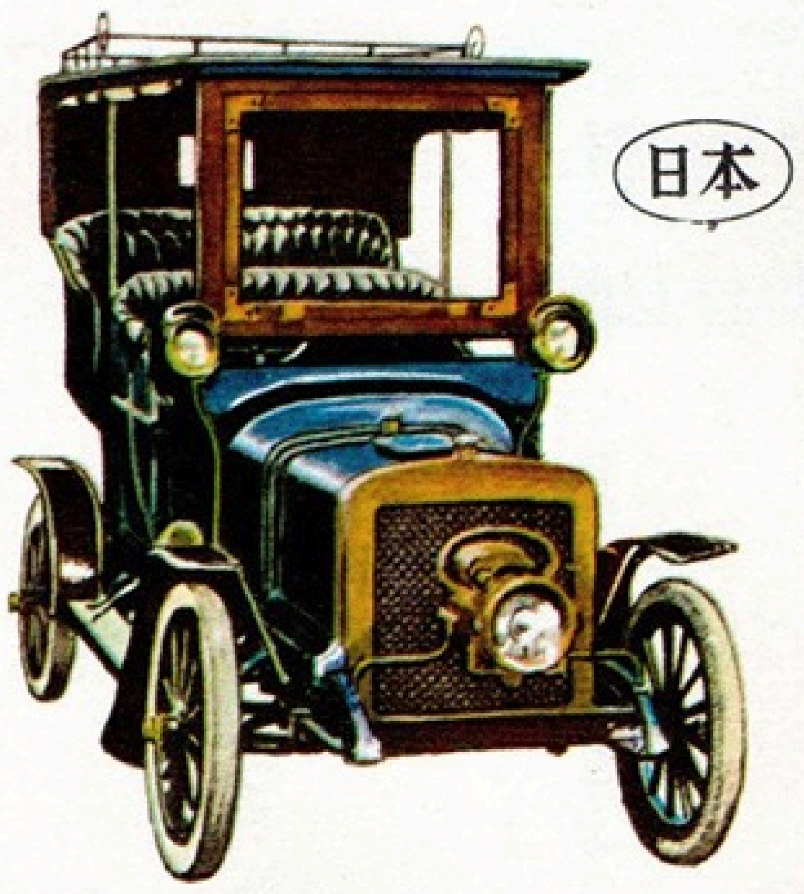


Fiat "1500", 1962

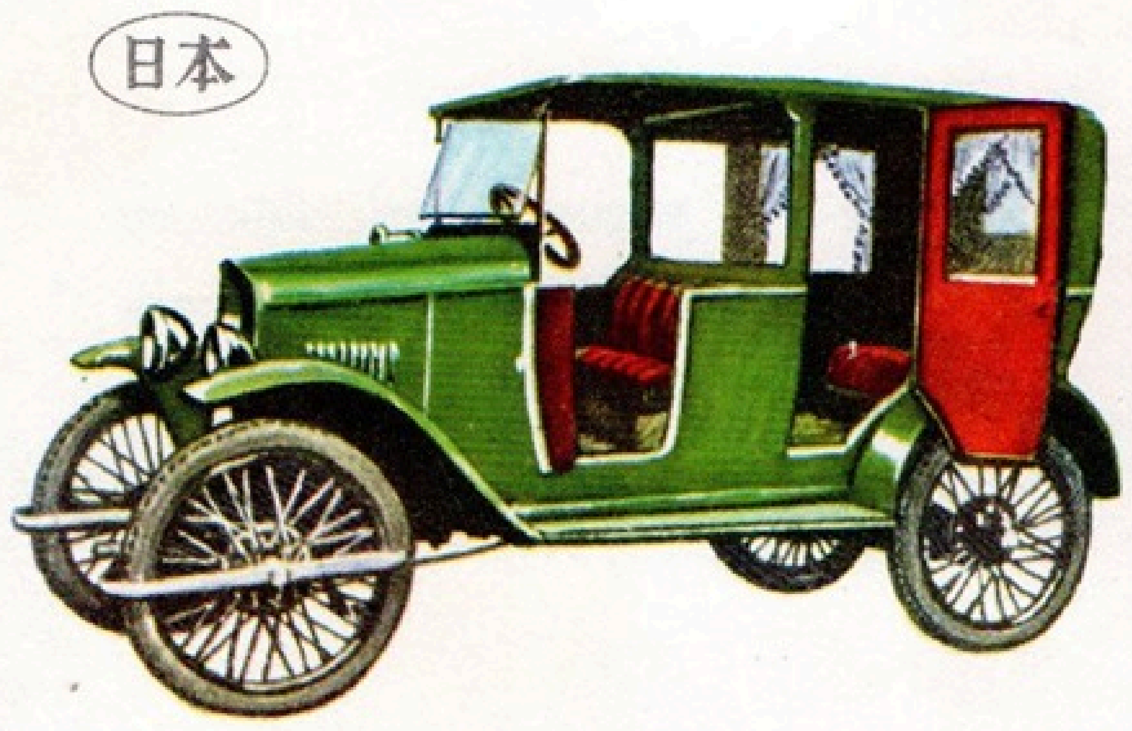
日本 JAPON

El primer automóvil japonés data de 1907: el "Takuri". El catastrófico terremoto de 1923 paraliza la industria del automóvil que no reemprende su marcha hasta años después. El país se fué luego motorizando paulatinamente por la importación de vehículos y la progresiva fabricación bajo licencias extranjeras. Por los años 30 la demanda de vehículos militares dio gran impulso a la industria del automóvil. Actualmente la producción anual es alrededor de 250.000 coches de turismo, de los cuales exporta algún modelo.

No ha sido hasta muy rencientemente que las marcas genuínamente japonesas han logrado afianzarse. Con anterioridad se basaban en modelos, sobre todo, americanos con algunas reformas. Hoy el grupo industrial Mitsubishi ha transformado su industria pesada por la fabricación de coches. El Hino "Contessa" es una versión adaptada a las características del país del "Dauphine". La casa también fabrica el "Renault 4 CV".



Takuri, 1907



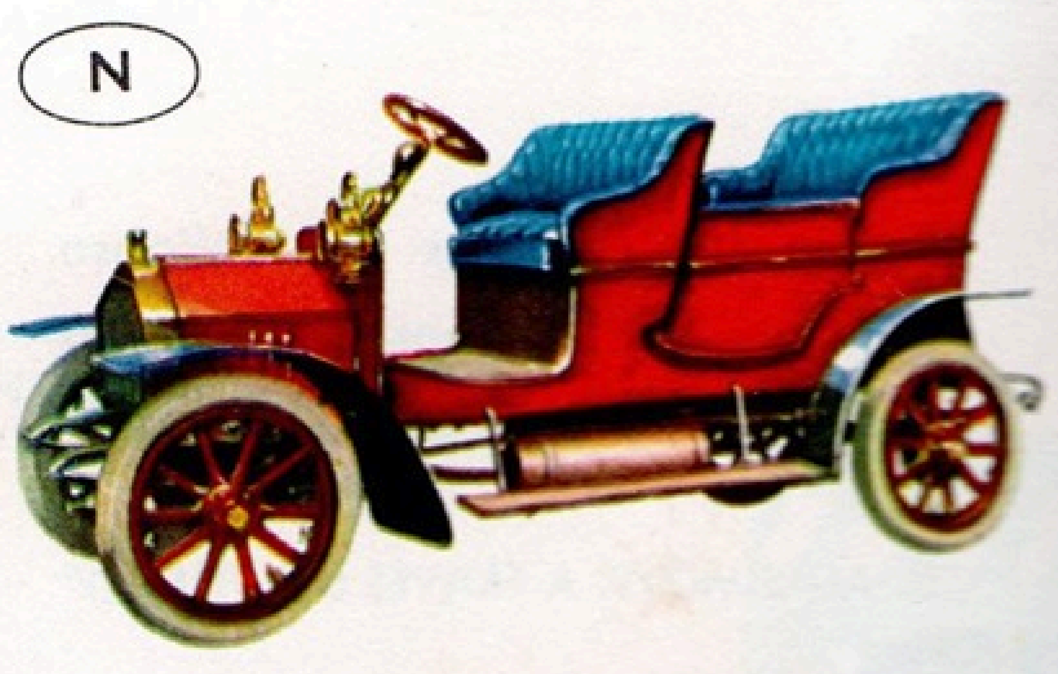
Lila, 1923



Hino "Contessa", 1961

N NORUEGA

Varios han sido los intentos de construcción de automóviles hechos por Noruega a partir de 1898. Todos los modelos fabricados no llegaron jamás a producirse en serie. La ocupación alemana por los años 40-45 retrasó considerablemente el montaje de vehículos extranjeros, que no fué emprendida hasta más tarde.



Norsk Automobil & Vognfabrik, 1908

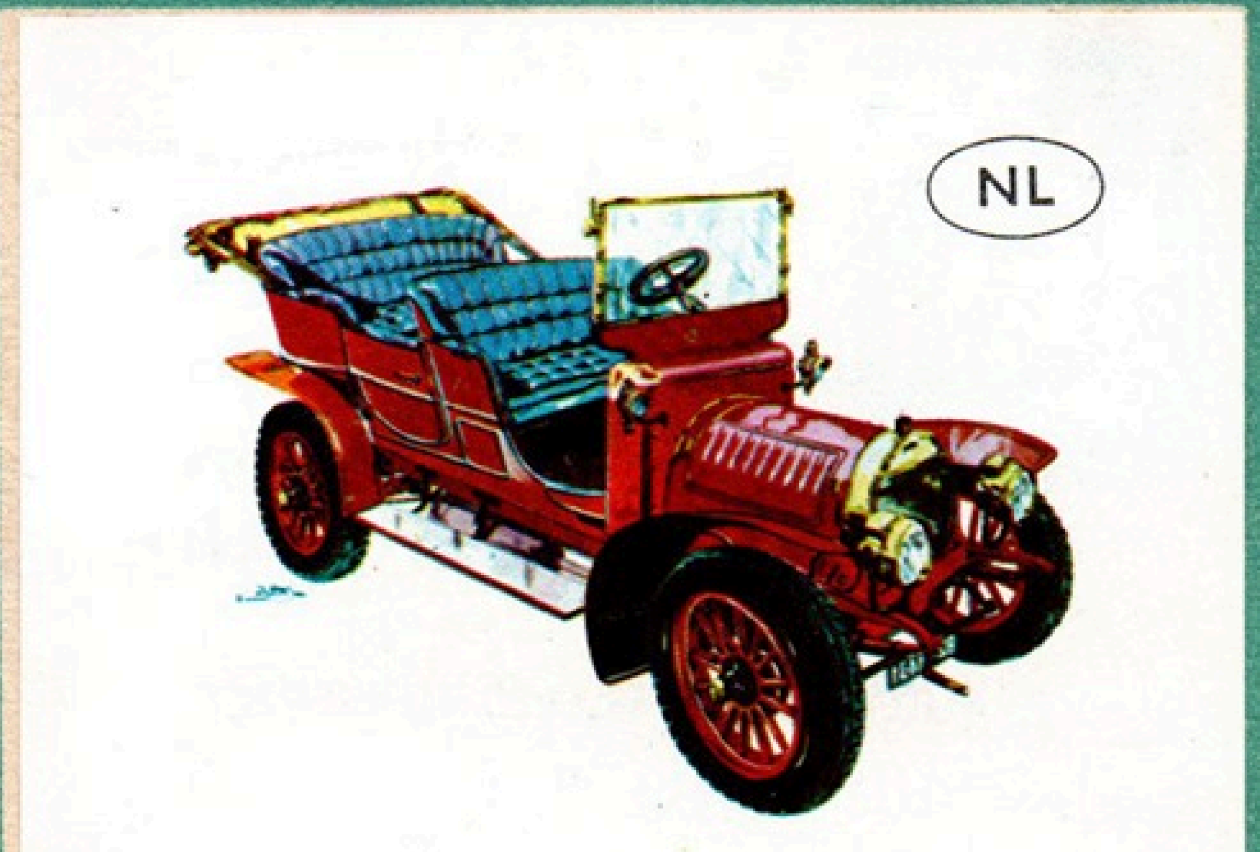
NL

HOLANDA

Holanda a pesar de tener poca importancia demográfica ha producido unas cuantas marcas importantes, entre ellas el magnífico "Spyker" que tuvo una vida muy próspera hasta los años 30. A partir de aquí la industria del automóvil holandesa acusó una fuerte retracción debido a la competencia de otros países más preparados industrialmente. No obstante, en 1958 ha vuelto a dar señales de vida con el "Daf", el cual lleva el cambio de marchas "Variomatic" sin piñones.



Daf "600", 1958

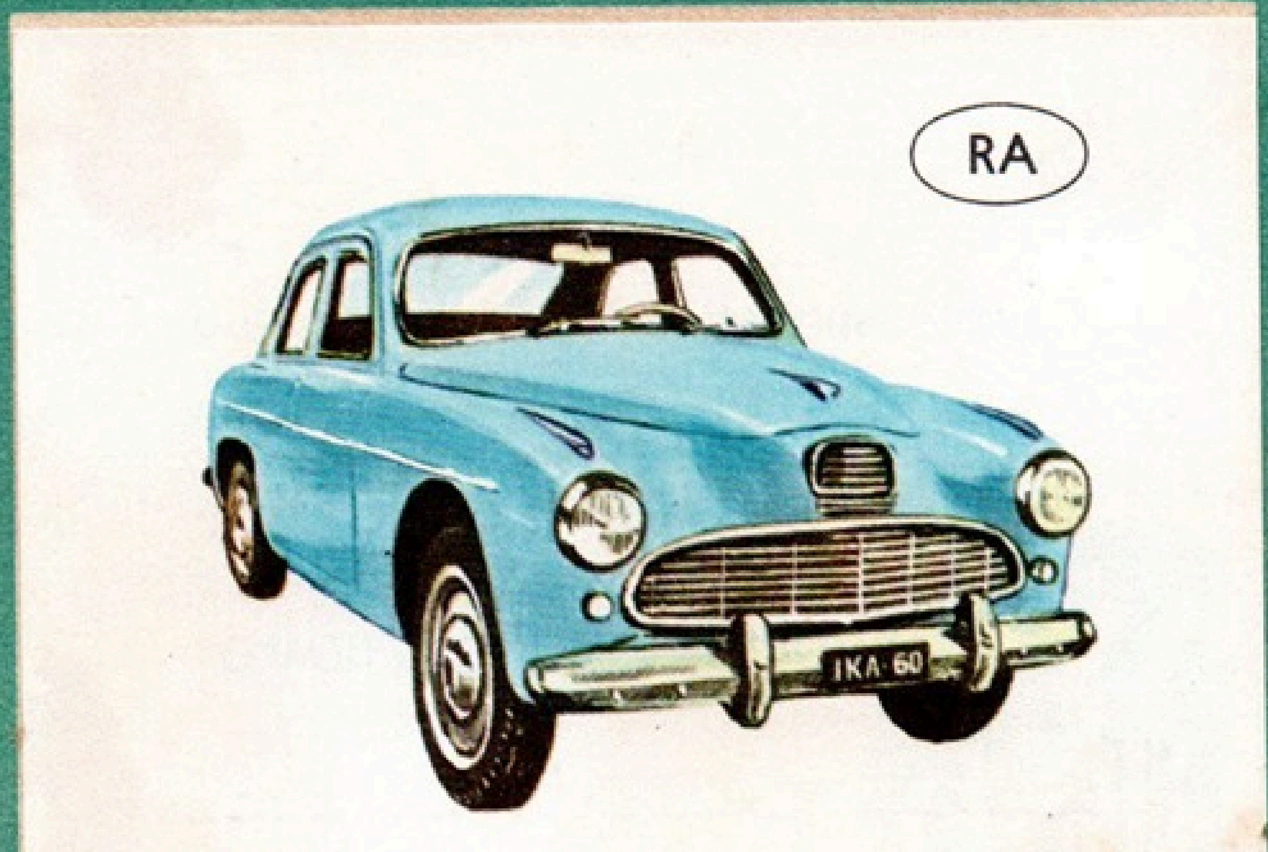


Spyker, 1907

RA

ARGENTINA

Los esfuerzos argentinos por tener una producción nacional fracasaron con el "Justicialista". El "Bergantín" es un Alfa-Romeo con motor Jeep.



IKA "Bergantin", 1960



Syrena, 1960

PL

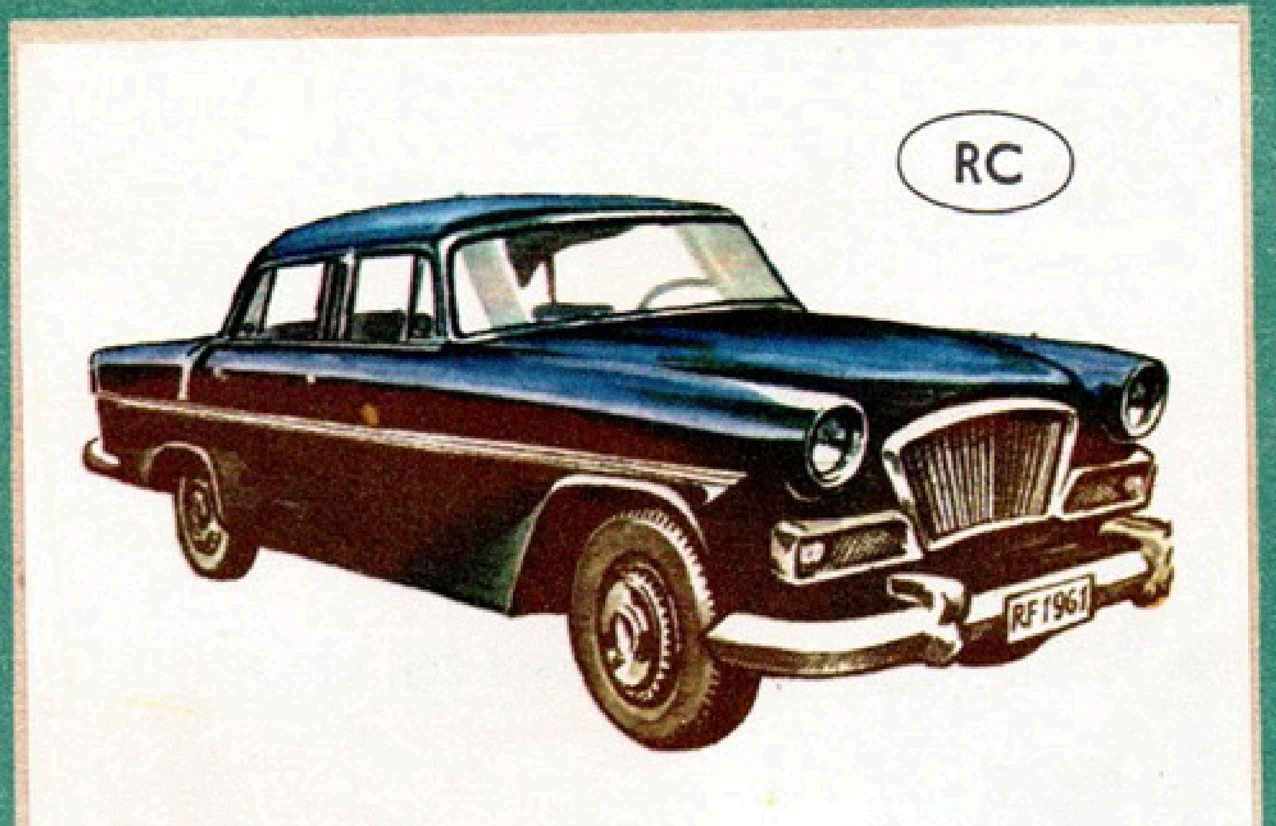
POLONIA

Polonia disponía de fábricas de montaje de General Motors y Fiat antes de 1939. La guerra lo paralizó todo. En 1945 se inició la fabricación del "Warszawa" versión polaca del "Pobieda" ruso. Otros coches construídos son el "Syrena y el "Mikrus".

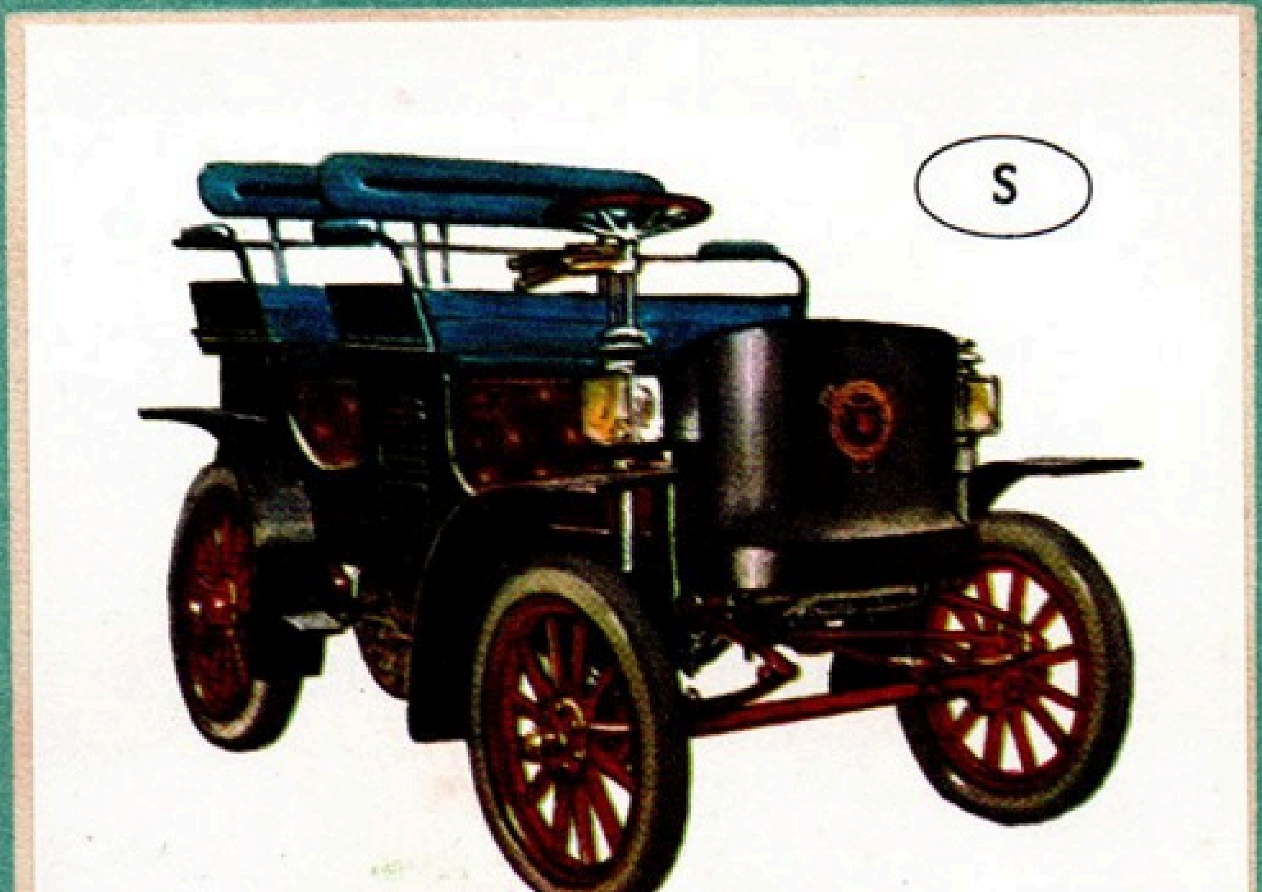
RC

CHINA

Con la ayuda técnica soviética la República popular china creó en 1955 su propia industria automovilista. Hoy la producción es mas independiente. No se conocen cifras de la producción actual.



Hong-Chi, 1961



Scania, 1902

S

SUECIA

Como otros países, Suecia posee sus pioneros del automóvil, aunque antes de 1939 sus vehículos no eran conocidos fuera de sus fronteras. En 1945 se inicia timidamente la exportación y pronto las marcas modernas ganan un buen renombre. Su producción sobrepasa los 110.000 coches.

Suecia



Vabis, 1910

El "Saab" es uno de los coches suecos más apreciados. Con motor de dos tiempos es una feliz transformación del "DKW".
El "Volvo" es apreciable.



SAAB "96", 1962

SU

UNION SOVIETICA

La fabricación de coches de turismo en la Unión Soviética puede decirse que es bien reciente. En 1927 se inicia en Moscú la fabricación del "Nami". Como en otros países la guerra de los años 40-45 paraliza estos esfuerzos y solo a partir de 1951 empieza a poderse hablar de una industria automovilista rusa.
La inspiración para sus modelos proviene indistintamente de Europa y América. El "Moskvitch 401" de 1951 esrá copiado del Opel "Kadett". Otro tanto puede decirse del modelo "Zil III" claramente inspirado en los tipos americanos de su clase.
No se poseen datos sobre el volumen de su producción anual.



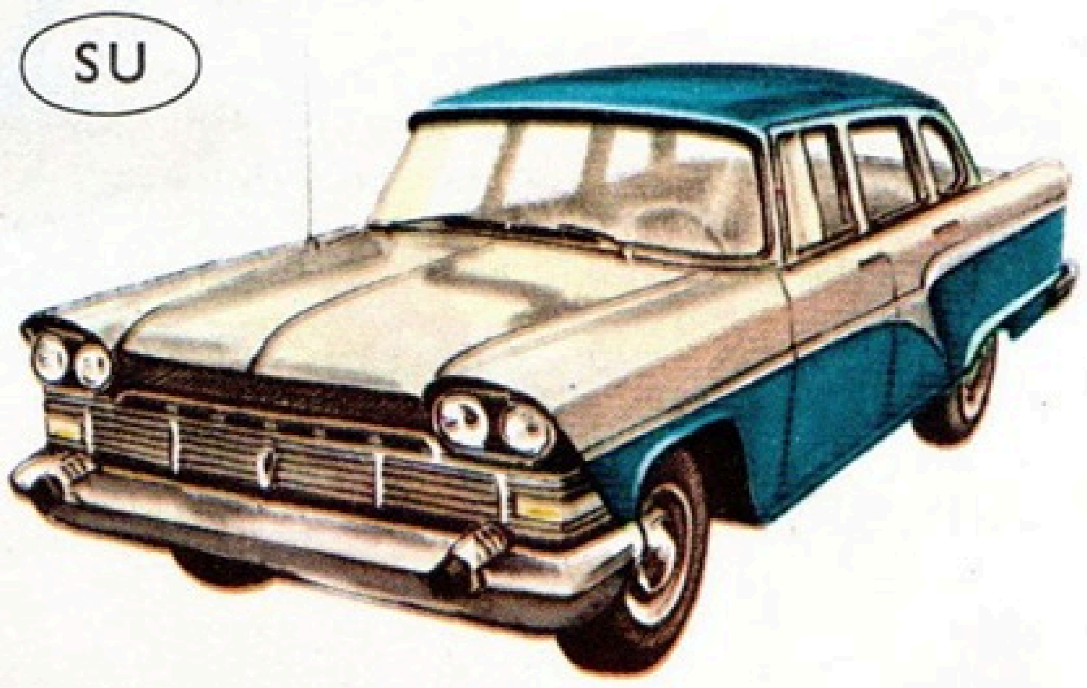
Zaporojetz, 1961



Volga, 1959



Zil "III", 1960

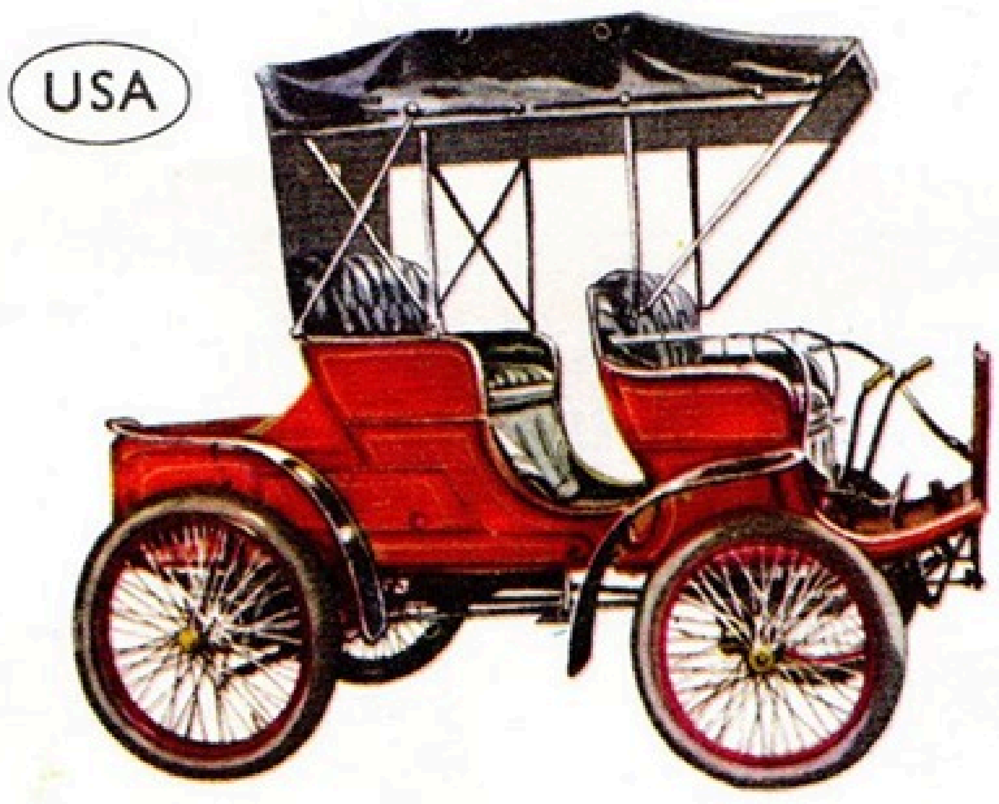


Tchaika, 1962

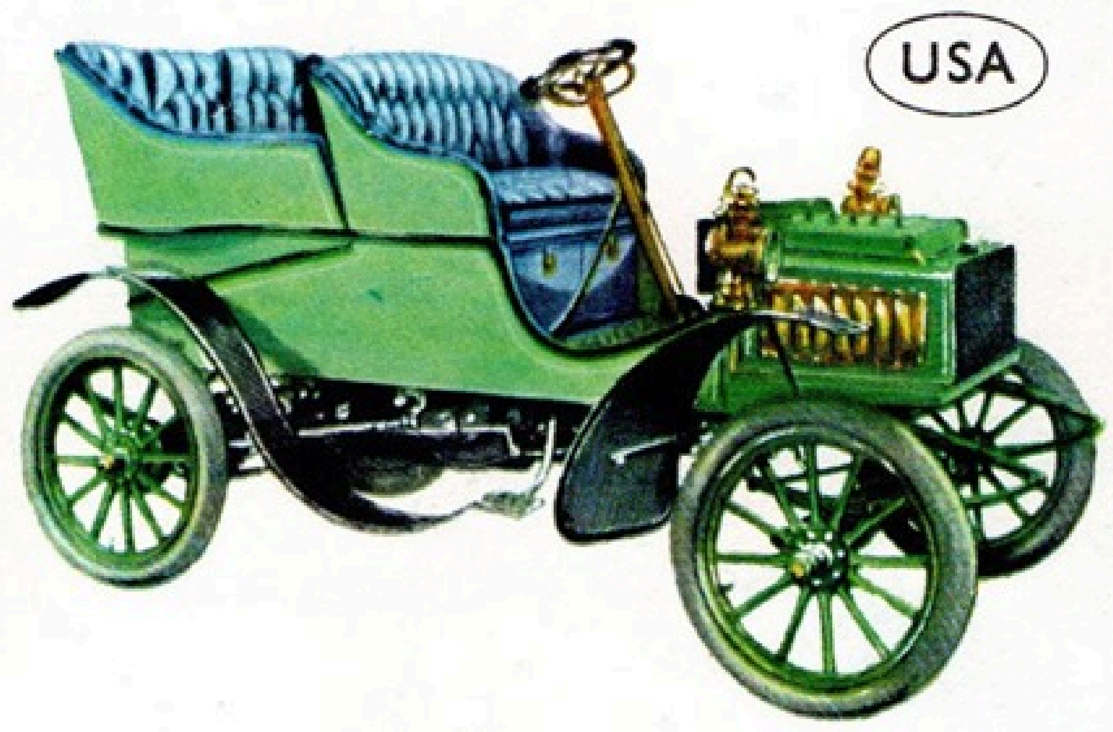
USA

ESTADOS UNIDOS

Si Francia fue la cuna del automóvil Estados Unidos fueron las andadoras. La gran república americana intuyó desde un principio el gran papel que el coche iba a jugar en la civilización de nuestro tiempo y lo consideró inmediatamente un producto vendible de la técnica. En Europa por aquella época aún no habían comprendido que el automóvil podía ser un producto de gran consumo que podría industrializarse.



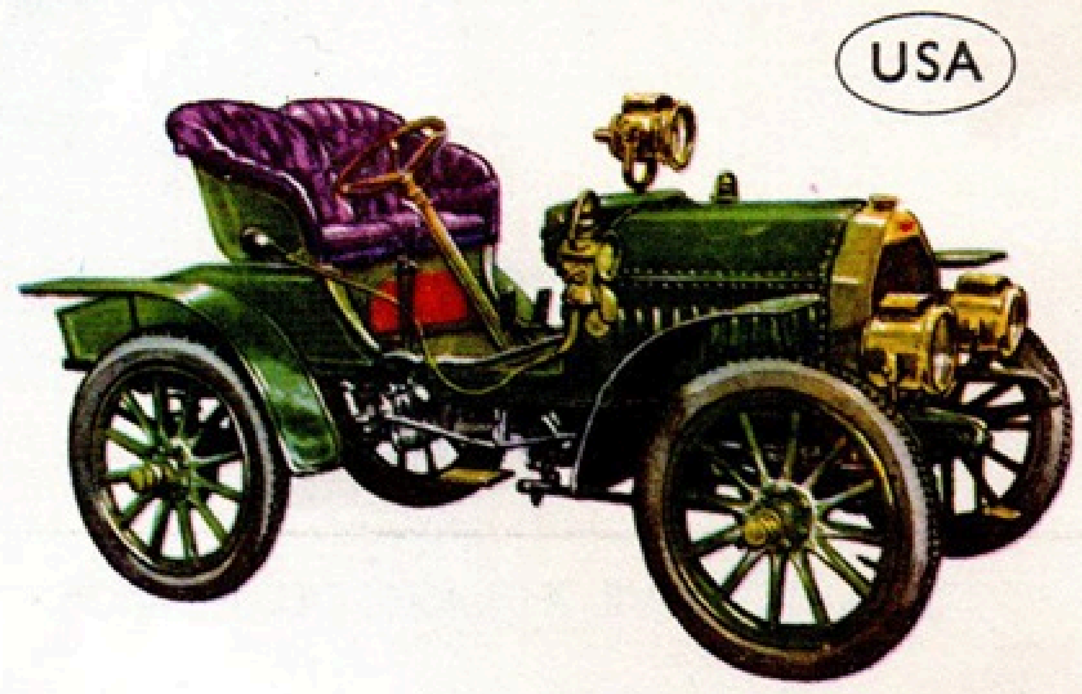
Winton, 1900



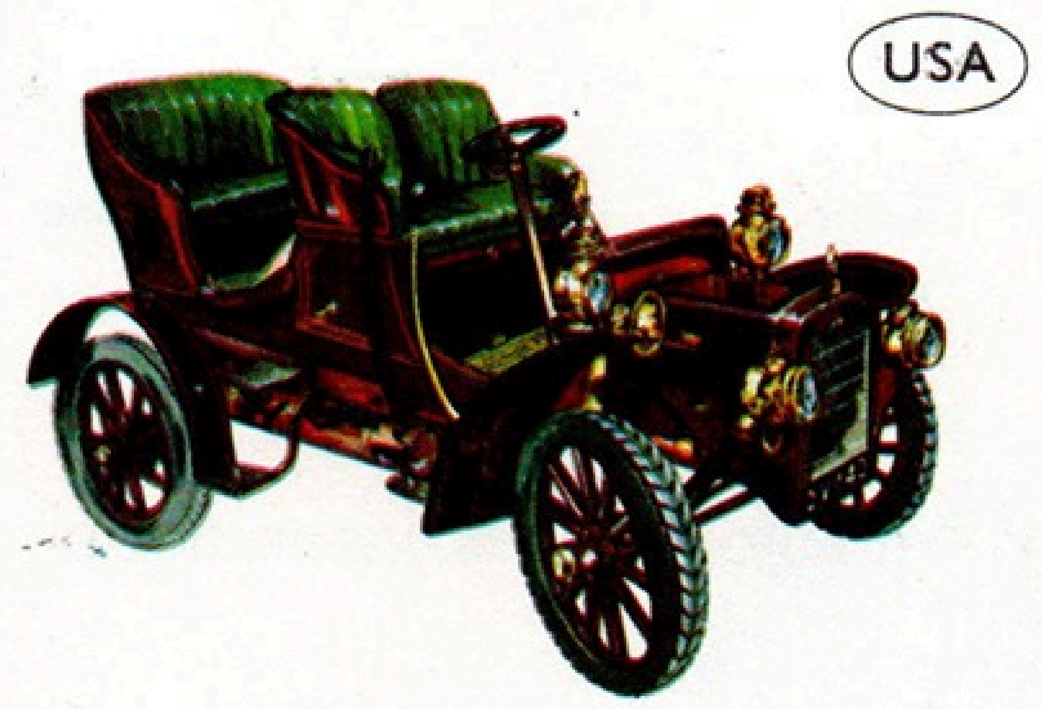
Rambler, 1904

Estados Unidos

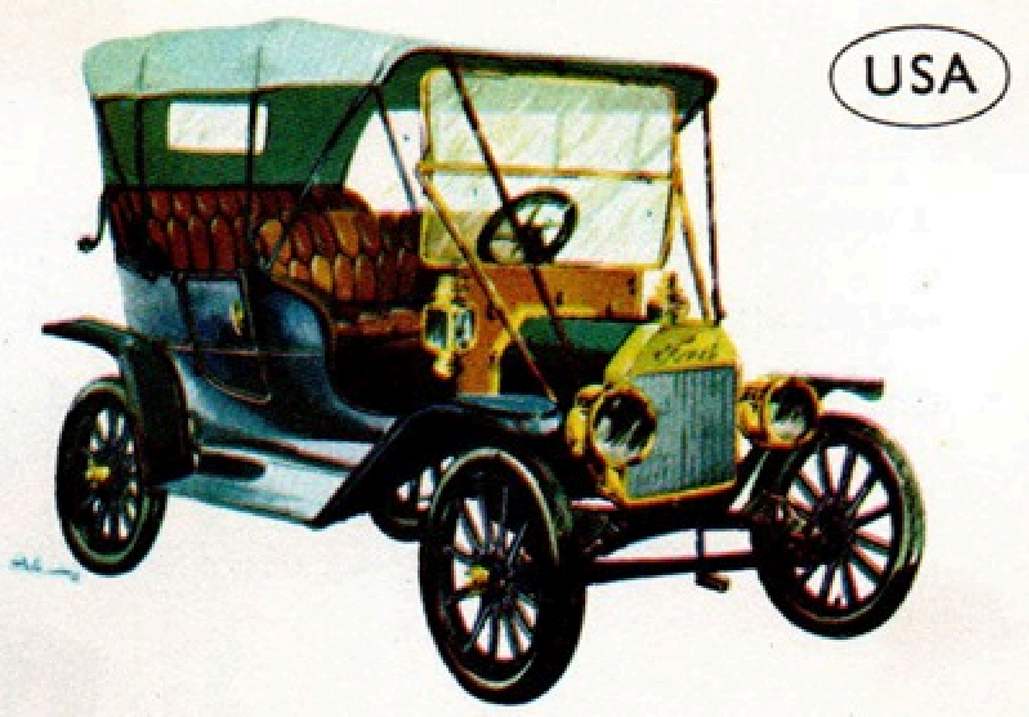
en gran escala. De acuerdo con sus ideas Estados Unidos comercializaron la fantasía de sus ingenieros y dieron al coche inmediatamente un caracter popular que por su demanda dió inmediatamente a la industria del automóvil un volúmen insospechado. Del año 1900 al 1960 Estados Unidos ha producido 185 millones de vehículos. Su producción actual es de 6 millones anuales.



Pierce "Arrow", 1904



Cadillac, 1906



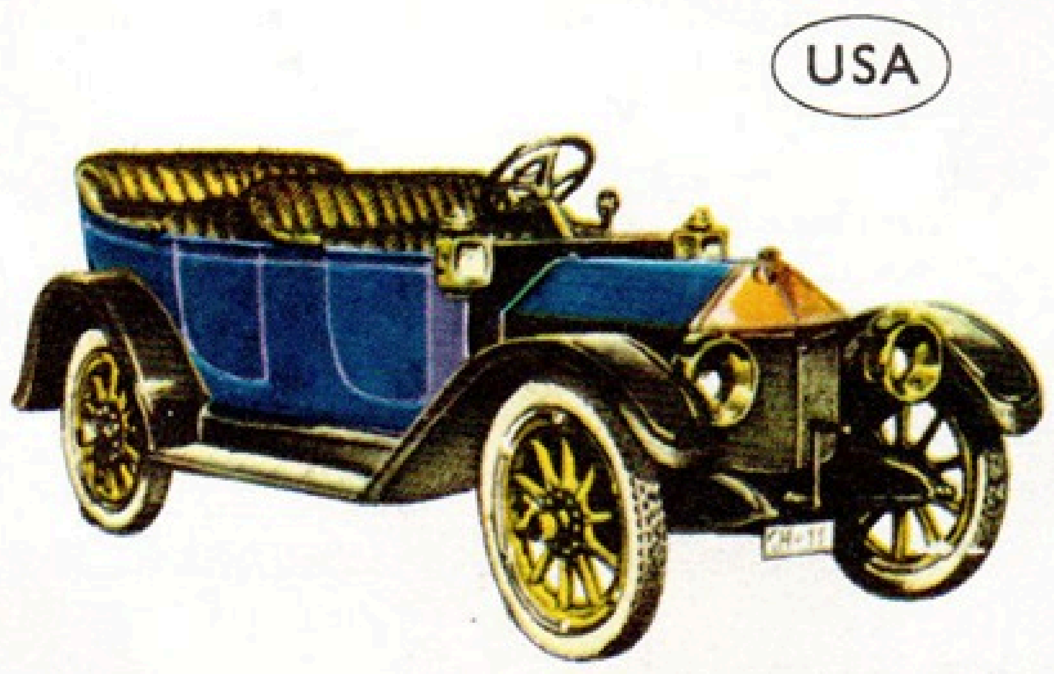
Ford "T", 1908



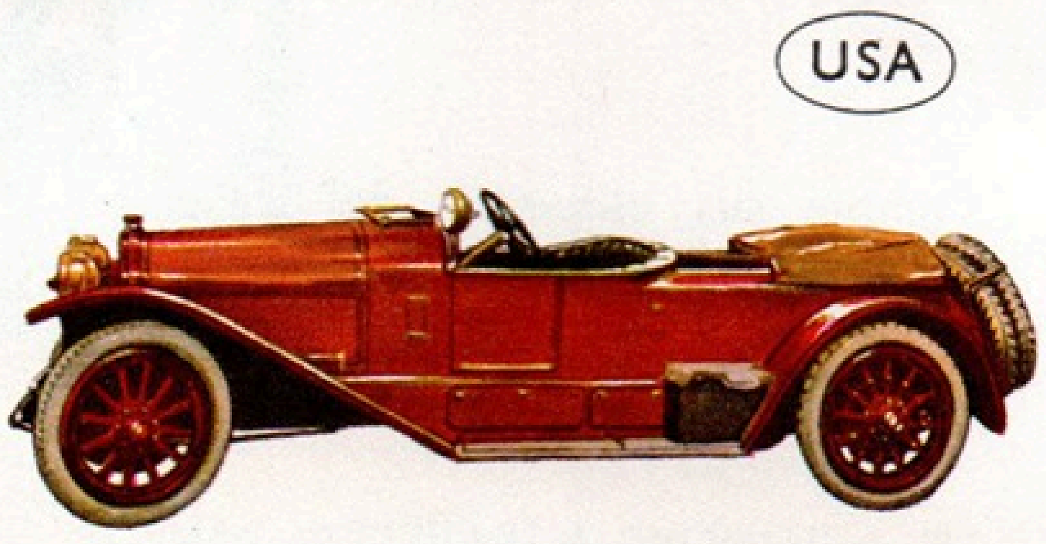
Stanley, 1909

"Cadillac", fundada en 1902, se incorpora en 1909 a la General Motors. Ha sido el símbolo de la estandarización del coche de calidad. Su construcción es muy cuidada.

Son muchas las marcas que por la década de los años 10 al 20 invaden el mercado americano, tales como "Stanley" "Mercer" "Kissel" "Locomobile" "Oackland" "Pontiac" "Oldsmobile" "Chalmers" etc.

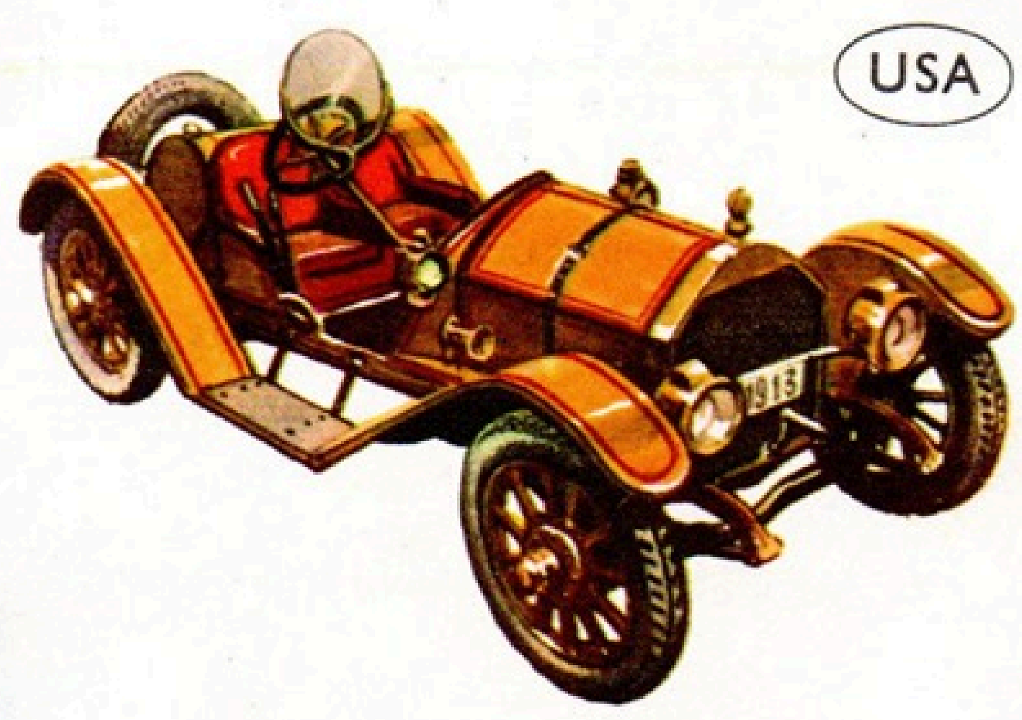


Chevrolet, 1911

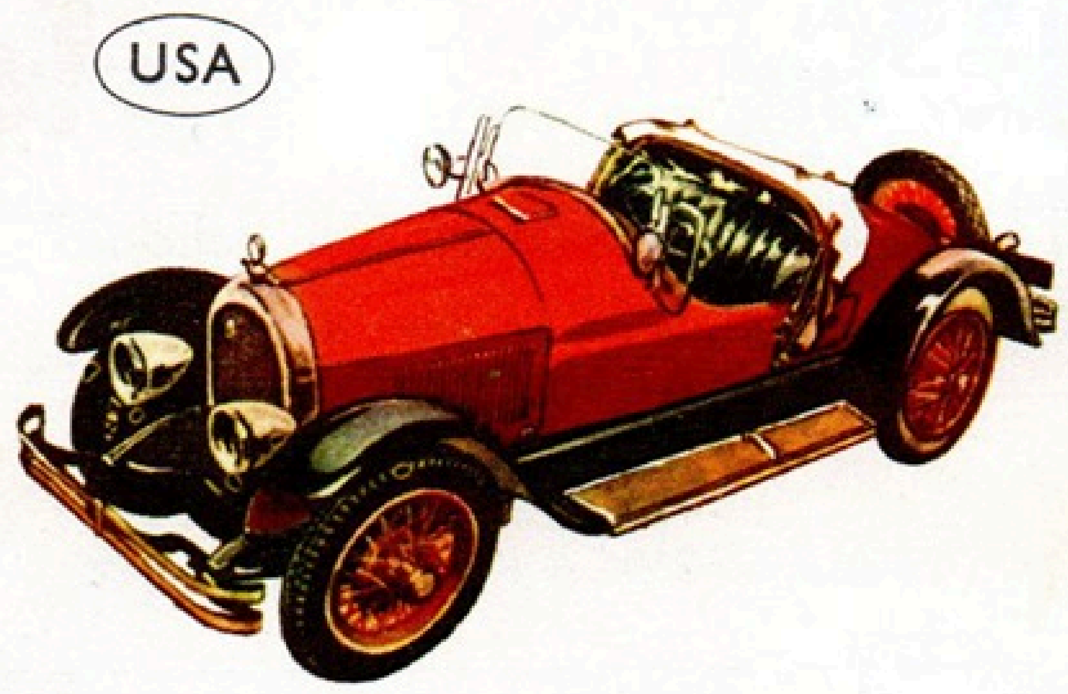


Locomobile, 1916

Henry Ford es el símbolo de la popularización del automóvil. Su célebre modelo "T", incansable siempre, hizo llegar el coche a todas las clases. El motor de esta obra maestra no fue superado por la misma Ford hasta 1932. El modelo "Edsel" construido en 1958, a pesar de ser de gran calidad, costó a la firma una pérdida de 250 millones de dólares. El "Lincoln" (pág. 23) es el modelo de prestigio y de lujo de la casa Ford.

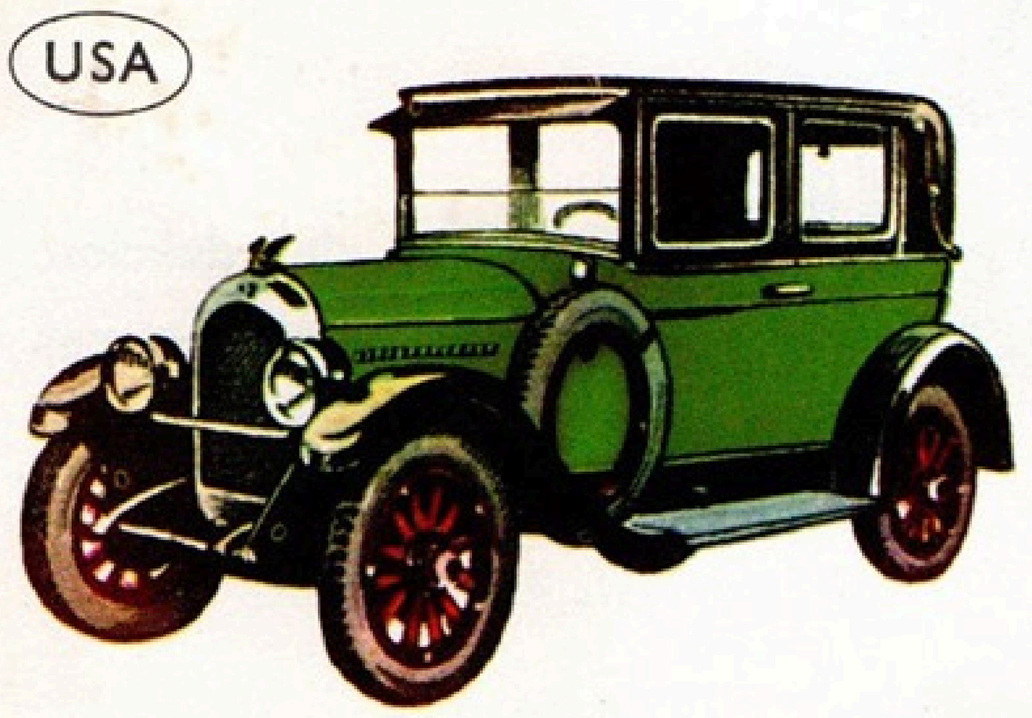


Mercer "35 Raceabout", 1913



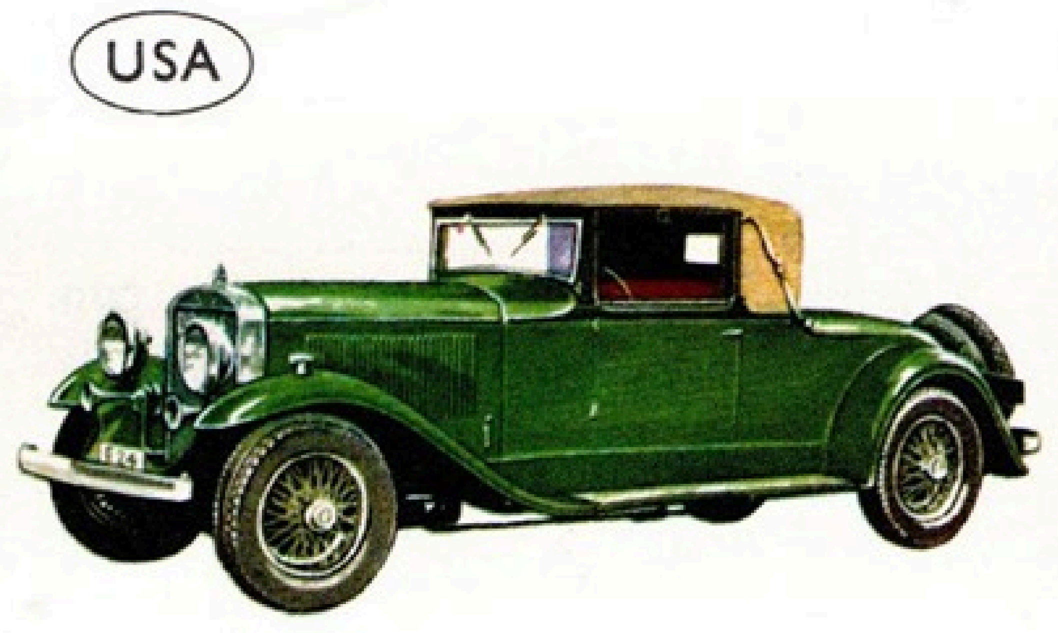
Kissel, 1921

Estados Unidos

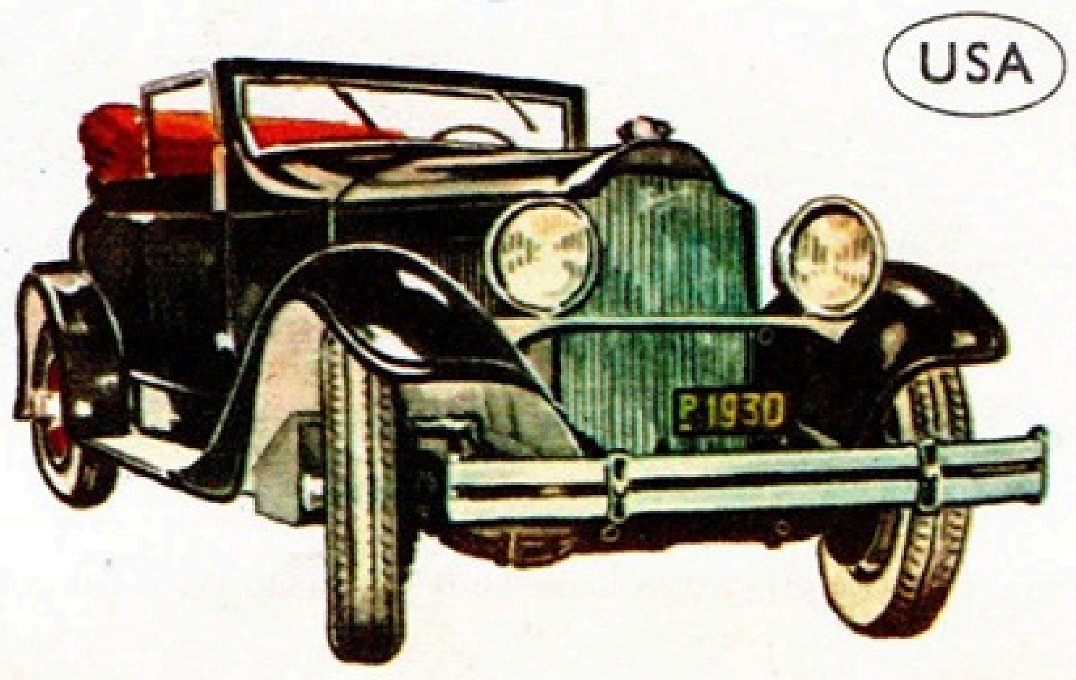


Chrysler, 1924

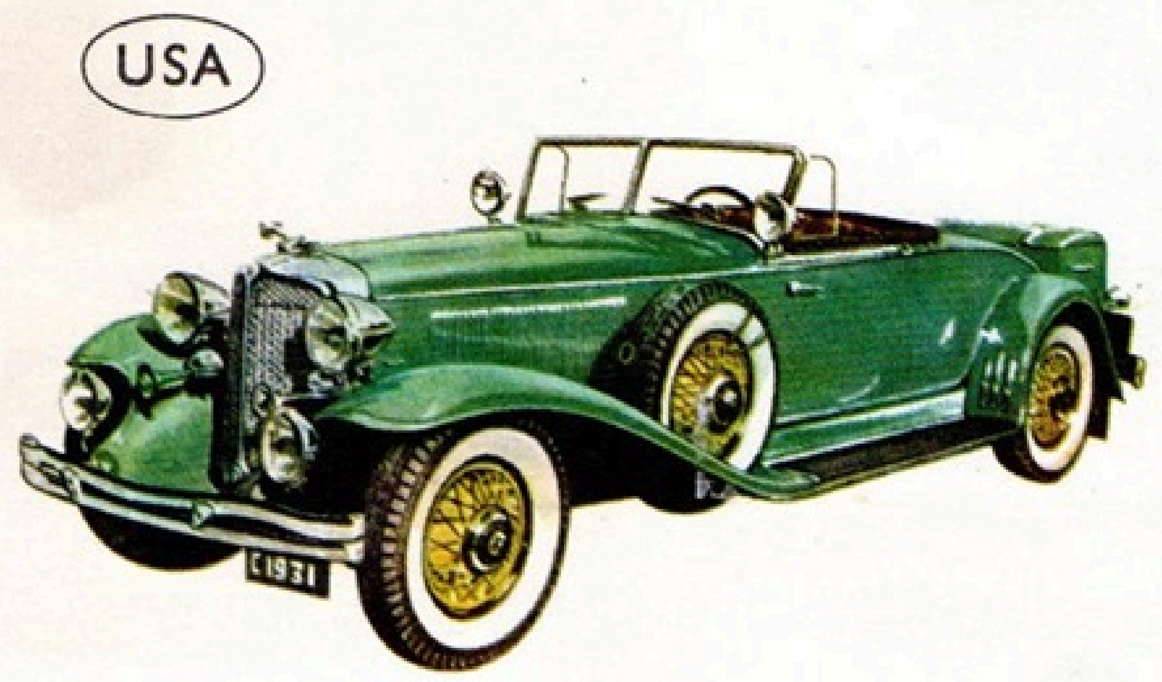
General Motors fué fundada en 1908. Hoy es la fábrica productora de automóviles más importante del mundo. En 1962 salía de su cadena de montaje el automóvil que llevaba el número 75.000.000. Son varios los coches que fabrica G. M. en América, entre ellos "Cadillac" (pág. 21). "Buick" (pág. 23), "Chevrolet", "Pontiac", "Oldsmobile" (pag. 23), "Oackland", "La Salle". En Europa su cartel también fabrica, por ejemplo, el "Opel" en Alemania (pág. 6). El coche utilizado por G. M. para presentar sus novedades técnicas es el "Buick". "Cadillac", como ya hemos indicado, es la marca de gran lujo del cartel y "Chevrolet" y "Pontiac" son las populares.



Doble "E 24", 1930

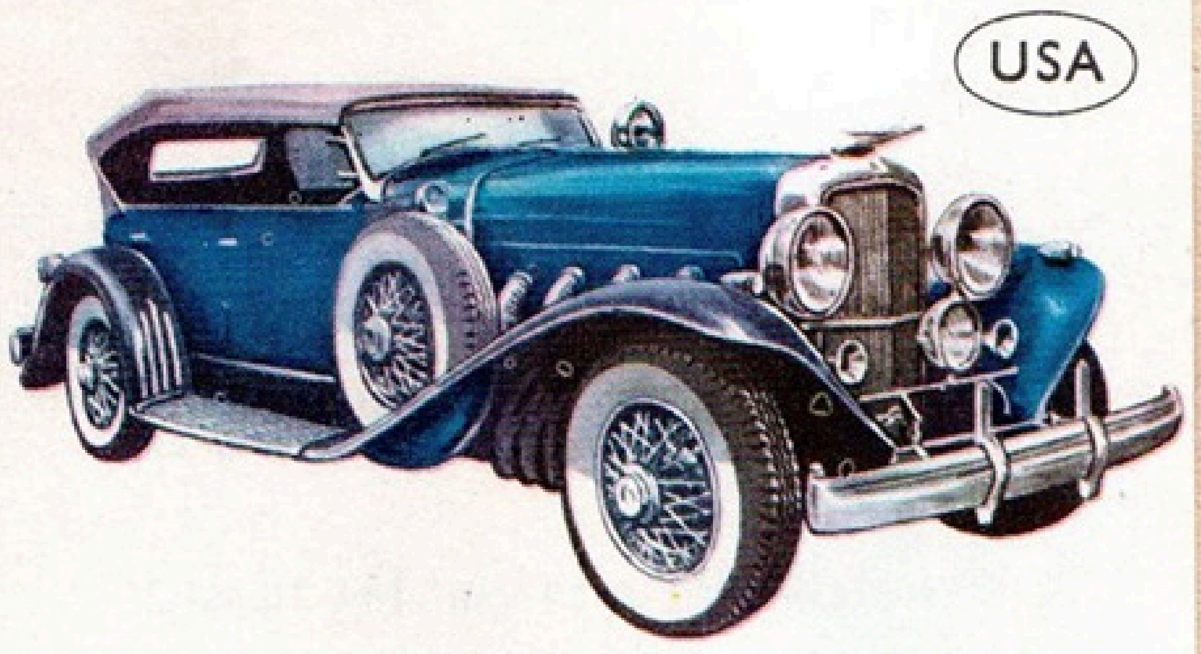


Packard, 1930



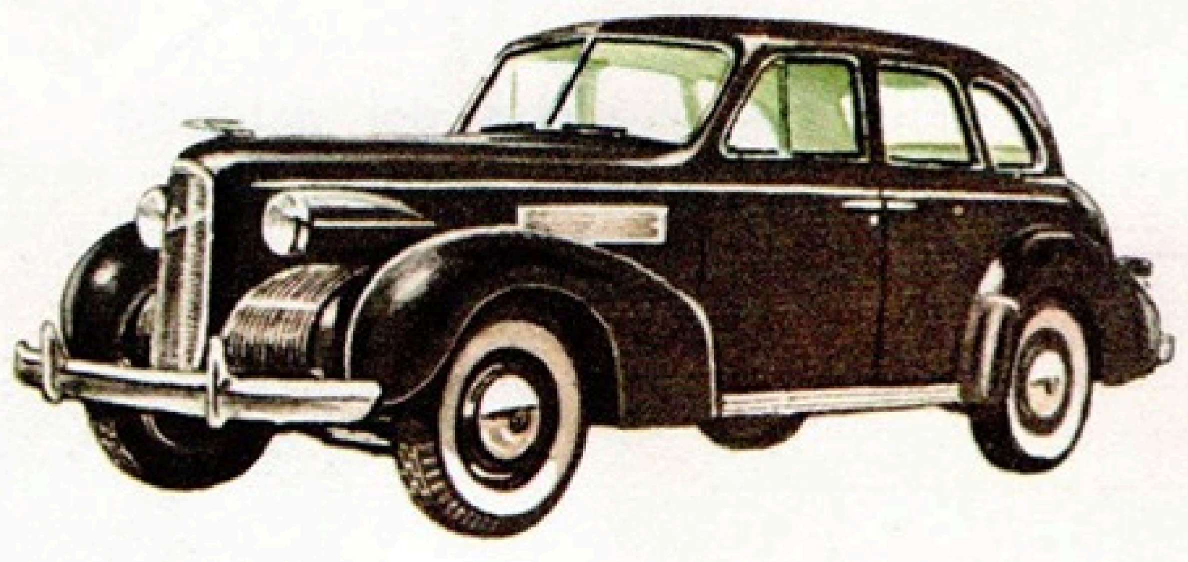
Chrysler "Imperial", 1931

W. P. Chrysler era un mecánico nato que trabajó sucesivamente para General Motors y Willys Overland hasta 1921, fecha en que aprovechando sus experiencias funda su propia marca "Chrysler a la que se añaden en 1928 el "Plymouth", y el "De Soto", marcas que al poco tiempo se hacen independientes. En 1929 la Chrysler absorbe el "Dodge", coche que se fabricaba partiendo de motores y chasis Ford. El grupo Chrysler-Dodge se transforma al poco tiempo en el tercer gran productor de coches de Estados Unidos. La Chrysler Corporation produce el 12 °/₀ de la producción anual de los Estados Unidos. El "De Soto" fue abandonado en 1.960. (Pág. 23)



Duesenberg "SJ", 1933

La "Packard Motor Car" se fundó en Detroit en 1903. En 1915 produce un sensacional motor V-12. En 1954 fusiona, debido a la debilitación del mercado con Studebaker (pag. 23) marca de gran tradición técnica.



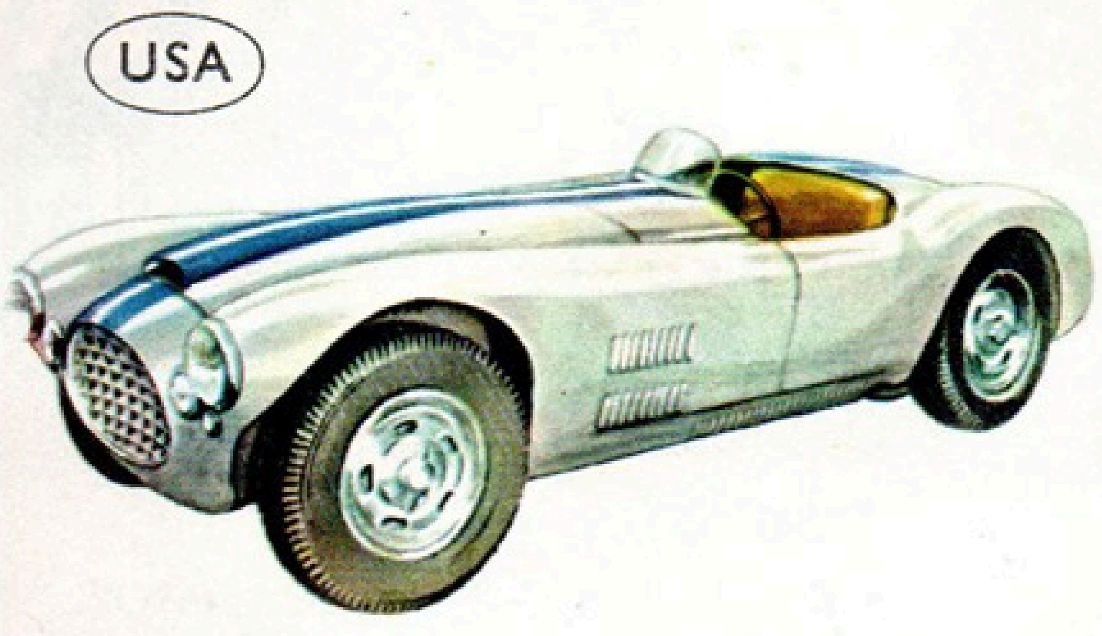
La Salle, 1939

USA

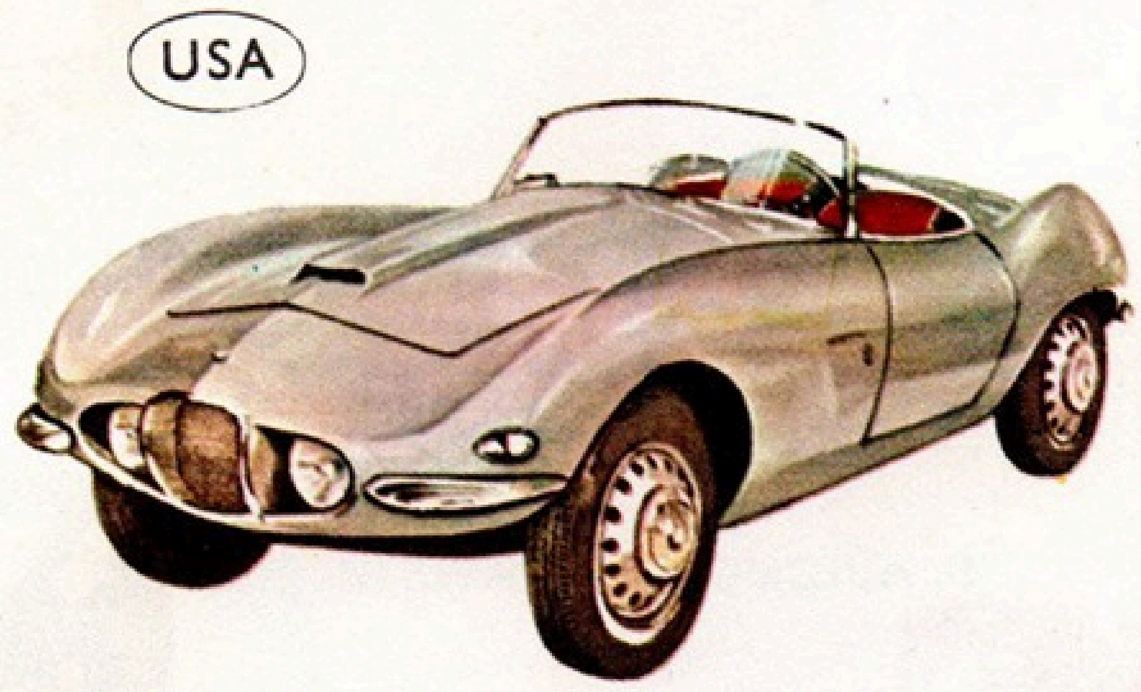


Kaiser, 1951

Estados Unidos



Cunningham "C-4 R", 1952



Arnolt-Bristol, 1953

"Arnolt-Bristol" es un curioso coche que se diferencia mucho de sus congeneres americanos. En realidad es un vehículo debido a la iniciativa americana con chasis británico y carrocería italiana.

"Cunningham" es el nombre de tres marcas distintas de automóviles fabricados en Estados Unidos. El primero era un vehículo a vapor del año 1901; de esta marca no queda ni rastro. El segundo fue construído en Rochester en 1909 y cesó de fabricar en 1916. El tercer "Cunningham" es un coche deportivo de competición con los mejores.



Willys-Overland "Jeep Surrey", 1959

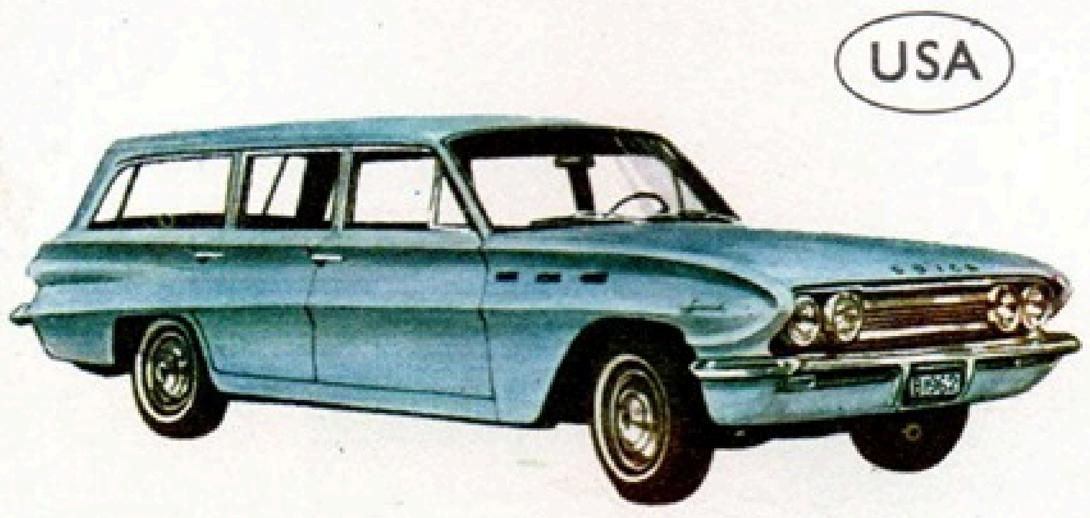


Oldsmobile "Super 88", 1961

J. N. Willys se hizo cargo en 1908 de la Overland después de que este coche no tuvo ningún éxito. Reorganiza la producción que sale a partir de entonces con el nombre de "Willys-Overland". La producción de coches de turismo alcanza entonces una gran calidad. En 1934, Willys presenta un vehículo de turismo tan práctico que de él salió el "Jeep" que aún hoy se fabrica con éxito en todas partes.



Studebaker "Lark", 1962



Buick "Special", 1962



Lincoln "Continental", 1962

A continuación añadiremos algunos otros coches fabricados en USA:

"Graham-Paige"
"Kaiser-Frazer"
"Mercury"
"Rambler"
"Nash"
"Tucker"



Crysler "300 H", 1962

Grandes acontecimientos automovilistas

1895 - Primeras carreras de automóviles. París-Burdeos-París.

1903 - Fernand Gabriel sobre "Mors" cubre la primera etapa (550 Km.) de París-Madrid a una media de 105 Kmh. La carrera se suspendió antes de Burdeos por su trágico balance de muertos.

1906 - Francois Szisz sobre "Renault" gana el Gran Premio del Automóvil Club de Francia, 1239 Km. en dos días. En años sucesivos se adjudican el Premio un "Fiat" y un "Mercedes". Empieza el juego de los grandes intereses económicos.

1913 - En competición organizada por el periódico Francés "L'Auto" y en cuesta muy sinuosa, Georges Billot sobre "Peugeot" establece un record (74 Kmh) que no será rebajado hasta 1925.

1922 - Daytona Beach - (USA) - Records sobre playa a 250 Kmh.

1929 - Primer Gran Premio de Mónaco que gana Williams sobre "Bugatti".

1935 - Tazzio Nuvolari sobre "Alfa Romeo" gana el Gran Premio de Alemania en Nurburg. "Auto Unión" y "Mercedes Benz" eran los favoritos.

1935 - En el autódromo de Brookland, Inglaterra, John R. Cobb sobre "Napier-Railton" establece el record a 230 Kmh.

1935 - Sir Malcolm Campbell en Daytona Beach establece el record de 445 Kmh.

1947 - John R. Cobb en Bonneville Salt Flats (USA) bate otro record a 634 Kmh.

1952 - Leslie Johnson, Stirling Moss, Jack Fairman y Bert Hadley pilotando un "Jaguar X K 120" durante 7 días consecutivos en Montlhéry cubrieron en circuito cerrado 27.000 Km. a una media de 165 Kmh.


está deli...
NUEVO
delicioso arequipe deli
deli
Regd.
delicioso arequipe
Los niños saben de golosinas... Las madres saben de alimentos...
Para ellos llegó DELI... fresco arequipe de leche de vaca y azúcar.
Abra la lata de DELI y sírvalo... Está ya listo el más delicioso arequipe.
Pruébelo hoy mismo!
nuevo arequipe deli... la golosina que alimenta!


SI-1960
Siegen-Netphen-Deuz
YX8461
XL 310